平成 24 年度厚生労働省委託事業「陸上貨物運送事業における荷役災害防止対策推進事業」

荷主等向け　荷役災害防止セミナー

～荷主等の構内でのトラックからの墜落・転落災害を防止しましょう～

東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

目　次

テキストの目的

労働災害は、業種によりその発生要因や背景要因に差があるため、その業種の特性や特徴を踏まえた労働災害防止対策が必要です。

陸上貨物運送事業（以下「陸運業」という。）における労働災害の発生状況をみると、死亡災害については、交通事故（交通労働災害）によるものが 6 割を占めますが、一方で死傷災害については、交通事故によるものは 1 割以下で、約 7 割は荷役作業に関係する災害となっています。貨物自動車による荷の運搬が主たる業務である陸運業については、労働災害の多くが交通事故によるものと思われがちですが、荷役作業に関係する災害も多く発生していることがわかります。

陸運業は、製造事業者や建設事業者、あるいは陸運業の元請事業者等多様な荷主から荷の運搬を受託するため、積卸し先は広範にわたり、そしてその荷を積卸す場所の多くが荷主、配送先、元請事業者等（以下「荷主等」という。）の構内であるという特徴があり、それゆえに陸運業の労働災害を防止するには荷主等の理解と協力がぜひとも必要となってきます。

このため、厚生労働省では、平成 23 年 6 月に「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の推進について」という通達を都道府県労働局に発し、その作業場所が荷主等の構内の場合には荷主等もその労働災害防止に協力することを求めています。それは具体的には通達で、「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するための荷主等の実施事項」として示されています。

このテキストは、陸運業の従業員が荷主等の構内で荷の積卸し等を行う場合の墜落・転落災害の防止を図るため、通達で示された「荷主等の実施事項」について荷主等としてどのように取り組んでいけばよいのかということを分かりやすく、具体的にとりまとめたものです。

ぜひ参考としていただき、荷主等の構内における荷役作業の安全確保に努めていただくようお願いします。

＜用語等について＞

【法令等の略称】

法：労働安全衛生法

令：労働安全衛生法施行令

則：労働安全衛生規則

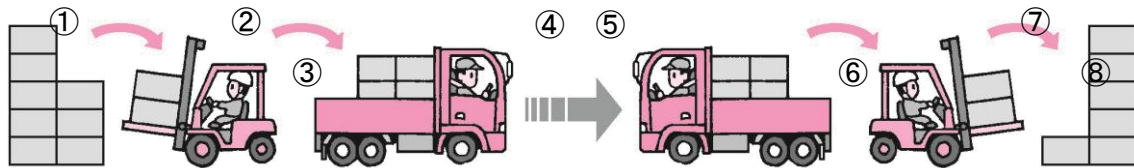
下請法：下請代金支払遅延等防止法

荷役通達：「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の推進について」（平成 23 年 6 月 2 日基発 0602 第 13 号）厚生労働省労働基準局長から都道府県労働局長あての文書

荷役安全設備マニュアル：荷役作業時における墜落防止のための安全設備マニュアル（厚生労働省パンフレット）

荷役安全作業マニュアル：荷役作業時における墜落・転落災害防止のための安全マニュアル（厚生労働省パンフレット）

【用語の説明】

・荷役：一般に荷の運搬に伴う積卸し作業や横持ち作業等を「荷役」といい、その流れは次の図のとおり。なお、横持ちとは、構内等で荷を運ぶことをいう。

荷　役	
①	はいくずし
②	横持ち
③	積み付け

運　搬	
④	構　内
⑤	構　外 （輸送）

荷　役	
⑥	取り卸し
⑦	横持ち
⑧	はい付け

・荷主等：荷主、配送先、元請事業者等をいう（注：元請事業者は下請法では「親事業者」と定義されている。）

・陸運業：陸上貨物運送事業（道路貨物運送業と陸上貨物取扱業）

・陸運事業者：陸運業を営む事業者

・陸災防：陸上貨物運送事業労働災害防止協会

・荷役関係災害：このテキストでは荷役作業に関係する労働災害のことをいう。製造業では「運搬・取扱い作業」を、陸運業では、「荷役機械運転作業」と「人力荷役作業」を合わせたものを指すものとする。

第１　荷役関係災害の発生状況と企業の責任

１　荷役関係災害の発生状況

(1)　労働災害の推移等

【全産業の推移】

全産業の労働災害における死亡災害（棒グラフ）及び死傷災害（死亡災害と休業 4 日以上の災害、折線グラフ）の人数は、いずれも長期的に減少していますが、近年その減少率は鈍化しています。特に死傷災害は、平成 22 年、23 年と 2 年連続の増加となっており一層の労働災害防止が求められています。

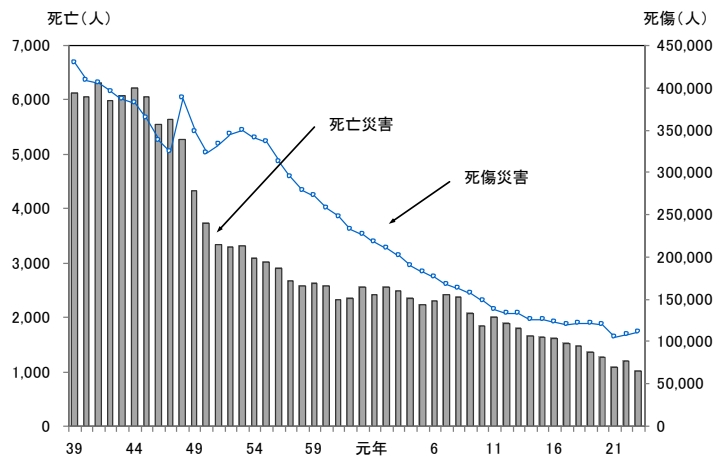



図１ 労働災害の推移（全産業）(注)
出典：厚生労働省「労災保険給付データ」及び「労働者死傷病報告（労災非適）」

【陸運業の推移】

陸運業における労働災害も、死亡災害（棒グラフ）、死傷災害（折線グラフ）とも長期的には減少していますが、近年の死亡災害の減少に比べると、死傷災害は、横ばいからここ２年間は増加となっており、特に死傷災害の予防が強く求められています。

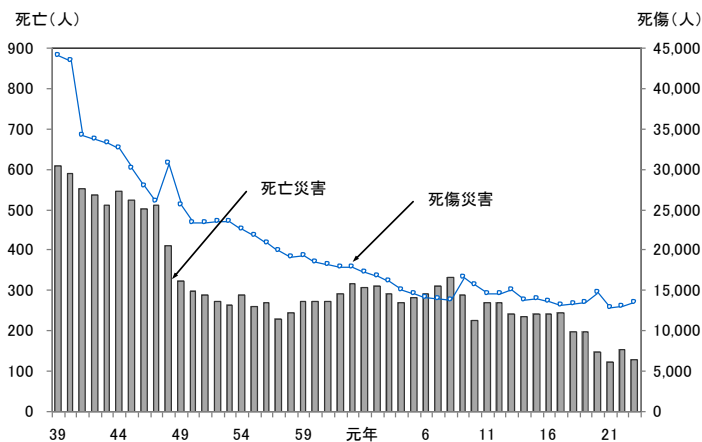



図２ 労働災害の推移（陸運業）(注)
出典：厚生労働省「労災保険給付データ」及び「労働者死傷病報告（労災非適）」

【製造業の推移】

製造業における労働災害は、ほぼ全産業の傾向と同様で死亡災害（棒グラフ）、死傷災害（折線グラフ）とも長期的には減少していますが、死傷災害は、ここ２年間は増加となっており、その予防が求められています。

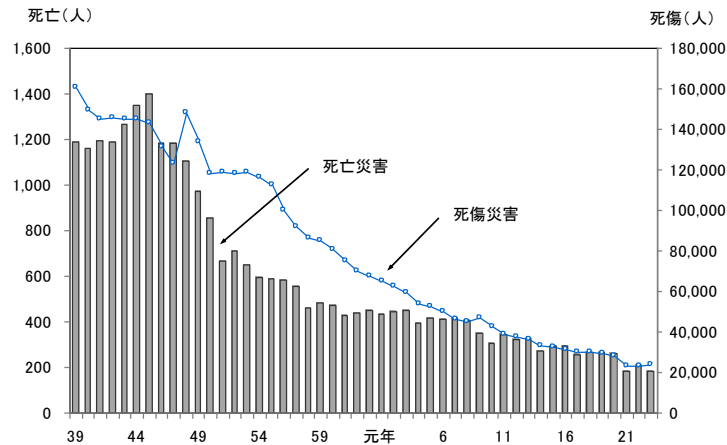



図３ 労働災害の推移（製造業）(注)

出典：厚生労働省「労災保険給付データ」及び「労働者死傷病報告（労災非適）」

（注）図1～図3のデータは平成23年の数値について、東日本大震災を直接の原因とするものを除いている。

【業種別労働災害の度数率・強度率】

労働災害の発生率と災害の重さの程度を示す指標として、「度数率」と「強度率」があります。「度数率」とは、100万延べ実労働時間あたりの労働災害による死傷者数で、災害発生の頻度を表します。また、「強度率」とは、1,000延べ実労働時間あたりの労働損失日数で、災害の重さの程度を表します。

道路貨物運送業が、全業種及び製造業と比べて、災害の頻度が高く（度数率が高い）、発生すると重篤な災害となる（強度率が高い）ことがわかります。

表１　度数率及び強度率による災害発生率の比較

	全業種		製造業		道路貨物運送業	
	死傷合計	死亡	死傷合計	死亡	死傷合計	死亡
度数率	1.62	0.00	1.05	0.00	2.62	0.02
強度率		0.11		0.08		0.21

出典：厚生労働省「労働災害動向調査」

(2)　荷役関係災害の発生状況

製造業、陸運業の労働災害（死亡災害、死傷災害）を分析すると、陸運業においては荷役作業中の墜落・転落災害が多く、製造業においても比較的多いことがわかります。特に陸運業では、死傷災害の約 7 割を荷役関係災害（人力荷役作業＋荷役機械運転作業）が占め、とりわけ人力荷役作業におけるトラック荷台等からの墜落・転落災害が多いことから、その災害防止対策が強く求められています。

ア　死亡災害

【陸運業】

平成 23 年の陸運業の労働災害による死亡者数は 129 人でその 6 割は運行作業、すなわち道路上での交通事故によるものが占めますが、「荷役関係災害」（人力荷役と荷役機械運転作業）も 17%を占めています。人力荷役作業の死亡災害を作業別で見ると、積卸し作業が最も多く 55%を占め、事故の型別で見ると墜落・転落災害が最も多く 64%を占めています。なお、人力荷役作業中の死亡災害を型別で見ると、墜落・転落が 37%となっています（人力荷役作業 11 件中、墜落・転落 7 件。うち積卸し作業 4 件）。

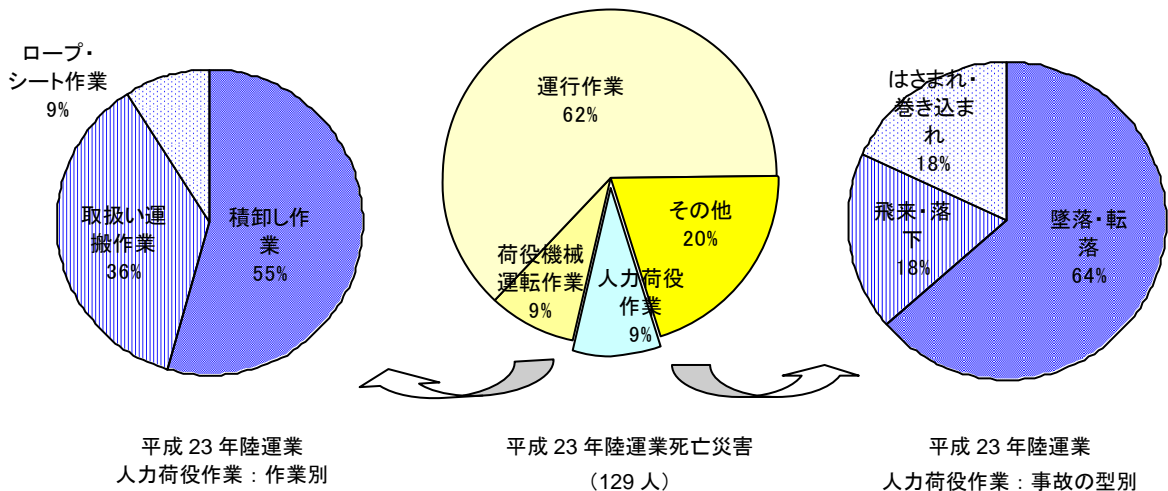



図 4 平成 23 年の陸運業における死亡災害内訳（作業別・事故の型別）
出典：厚生労働省労働基準局安全課資料

【製造業】

平成23年の製造業の労働災害による死亡者数は182人でその多くは製造作業によるものですが「荷役関係災害」（運搬・取扱い作業）も約2割を占めています。荷役関係災害を作業別に見ると荷役作業中が二番目に多く38%を占め、事故の型別で見ると墜落・転落が15%と比較的多くを占めています。

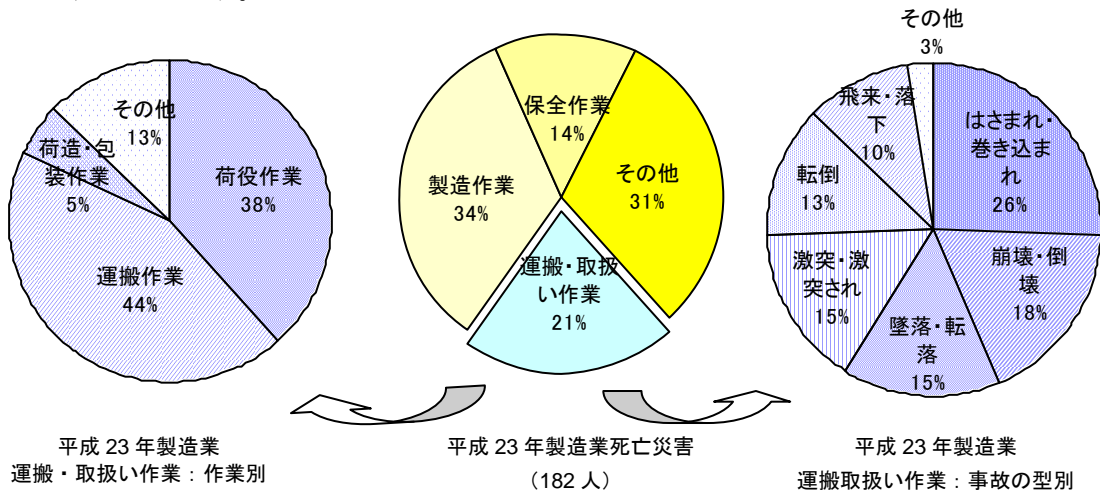



図5 平成23年の製造業における死亡災害内訳（作業別・事故の型別）
出典：厚生労働省労働基準局安全課資料

平成 23 年の荷役作業におけるトラックの荷台等からの墜落・転落による死亡災害事例

【陸運業の従業員が人力荷役作業中にトラックから墜落・転落した主な事例】

平成 23 年の陸運業における死亡災害（6 ページ）のうち、人力荷役作業は 11 件あり、このうち 7 件が墜落・転落によるものです。7 件中 6 件はトラックの荷台等からの、残りの 1 件ははいの上からの墜落・転落です。主な事例の概要は以下のとおりです。

概要
＜事例１＞　荷卸し先でトラック（積載荷重 8 トン）に積んだ荷を卸す作業中、トラック荷台の荷物上（高さ 2.6m）に乗り移動していたところ、足を踏み外しそのまま地上へ墜落した。なお、被災者は保護帽を着用していなかった。
＜事例２＞　配送作業を終え、トラックの荷台で配送先の荷の準備を行い、荷台から降りようとした際、バランスを崩し墜落した。
＜事例３＞　被災者は、荷主先工場で飼料運搬用タンクローリーの荷台上に設置されている作業床（高さ 3.28m、幅 0.36m）に上がり、トウモロコシの飼料を車に積み込んでいたところ墜落した。保護帽は着用していたが発見時は脱げており、安全帯は装着していなかった（安全帯取り付け設備があったかは不明）。
＜事例４＞　大型トラック運転者である被災者は、一般住宅のユニット 2 個を工場で積込み荷卸し先に輸送。荷卸しするにあたり、防水シートを取り外すために荷の上に上がったところ、約 3.9m 墜落した。保護帽は着用していた。

（出典：厚生労働省労働基準局安全課調べ）

【製造業の従業員が運搬・取扱い作業中にトラックから墜落・転落した事例】

平成 23 年の製造業の死亡災害（7 ページ）のうち、運搬・取扱い作業は 39 件あり、このうち 6 件が墜落・転落によるものです。6 件中 2 件がトラックの荷台等からの墜落・転落であり、その概要は次のとおりです。

＜事例１＞　被災者は自身を含めた３名で翌日配送する鉄筋 4 束（9 トン）を 13 トン積みトラックに積み込み、午後 10 時頃、他の 2 人を帰して、荷の積み込み状態の確認作業を行っていた。翌日、トラック横の地面で仰向けに倒れていた被災者が発見された。被災者は架台と鉄筋の束を緊結していたワイヤーロープを荷締め器で締めようとして、高さ 1.95m のあおりの上から墜落したと思われる。（金属製品製造業）

＜事例２＞　被災者は、2 トントラックで自社製品を納品するため取引先工場に早朝 5 時 45 分頃到着し、7 時 20 分から始まる荷卸しまでの間に一人で荷解き作業を行っていたところ、積荷の固縛ロープを外そうとして誤って荷台から転落し、頭部を強打した。被災者はそのまま作業を継続して荷卸し完了し、9 時前には取引先を出発したが、その後連絡が途絶え、20 時に取引先から 50m 程先の路上に停車したトラックの運転席で死亡している被災者が発見された。 荷台から転落した際、保護帽を着用していなかったため、頭部を打撲し脳挫傷となったと思われる。（金属製品製造業）

（出典：厚生労働省労働基準局安全課調べ）

イ　死傷災害

【陸運業】

平成 21 年の陸運業の死傷災害では、荷役関係災害が約 7 割を占めていますが、このうち人力荷役作業は 64%となっています。人力荷役作業の死傷災害を作業別で見ると積卸し作業が最も多く 54%を占め、事故の型別で見ると墜落・転落が最も多く 33%を占めています。なお、人力荷役作業における死傷災害を型別に見ると、積卸し作業中の墜落・転落が 18%となっています。

また、陸運業における被災労働者の職種別の死傷者数における割合は、貨物自動車運転者が 78%を占めています。

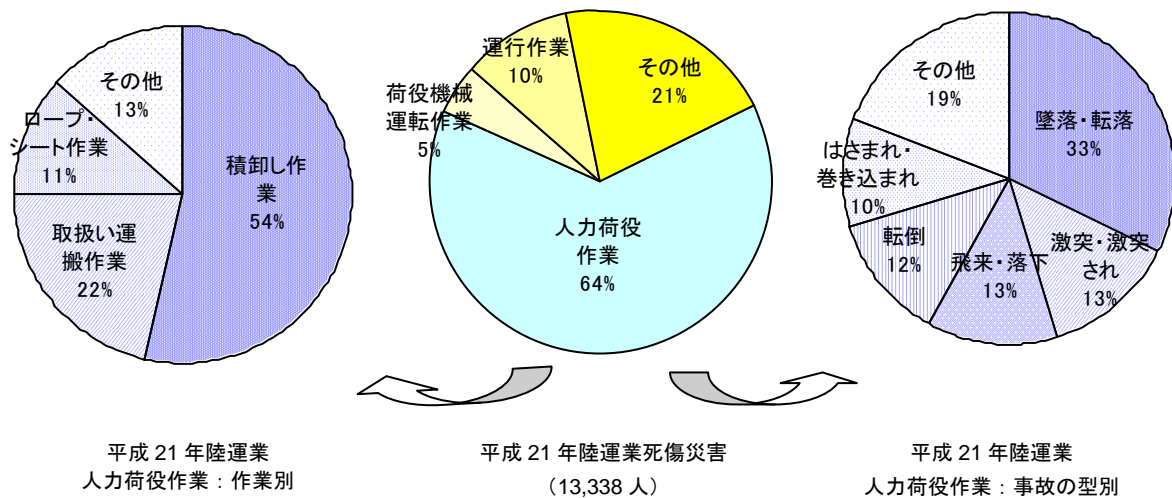



図 6 平成 21 年の陸運業における死傷災害内訳（作業別・事故の型別）

出典：厚生労働省「労働災害原因要素の分析」

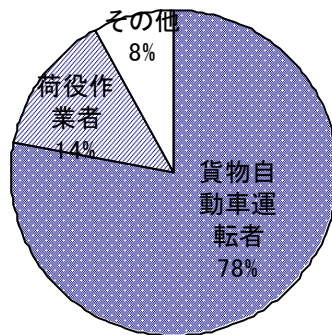



図 7 陸運業における種類別災害発生状況

出典：厚生労働省「労働災害原因要素の分析」

【製造業】

平成 19 年の製造業の死傷災害では、製造作業が最も多く 5 割を占めていますが、「荷役関係災害」（運搬・取扱い作業）も 3 割弱と多くを占めています。このうち 13%が墜落・転落災害です。

また、製造業全体に対する、トラックを起因物とする墜落・転落災害は、製造業全体の 1.5%ほどで、骨折等の重傷が多くなっています。主な原因として「滑って」が 36%、「踏み外して」が 21%、「自分の動作の反動で」が 29%となっています。

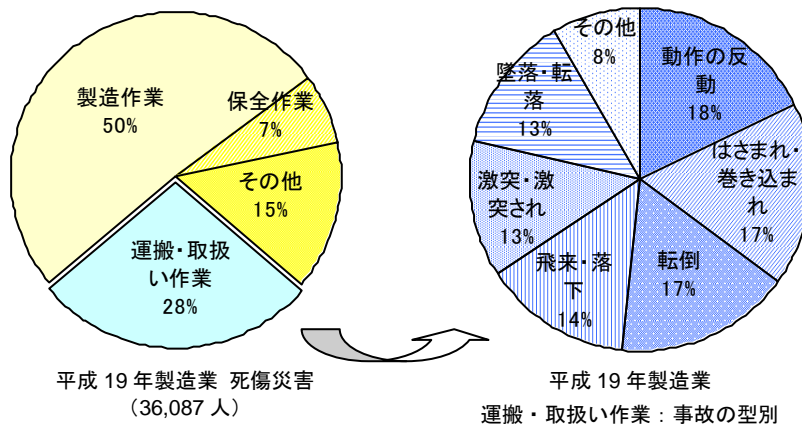



図 8 平成 19 年の製造業における死傷災害内訳（事故の型別）

出典：厚生労働省「労働災害原因要素の分析」

（注）　特定の業種については、厚生労働省が 3 年ごとに「労働災害原因要素の分析」として詳細な災害分析を行っています。3 年ごとの調査であるため、陸運業の平成 21 年と製造業の平成 19 年の統計がそれぞれ最新の統計となっています。

(4)　トラックに関係する荷役作業中の墜落・転落災害

貨物自動車の荷台等からの墜落・転落災害が多いことから、愛知労働局が死傷病報告をもとに分析を行ったものを紹介します。全国統計ではありませんが、特徴を理解するには参考となります。

この分析では、貨物自動車が関係する重篤な労働災害では、「客先・輸送先の構内」で、「平荷台（平ボデー)」での荷役作業中に、「荷台端から」、「揺れた荷等に危険を感じて」、「墜落・転落」することが多いという結果になっています。

ア　貨物自動車が関係する死傷災害 646 件についての分析結果（表 2）

全産業でみると、死亡災害と休業１か月以上の重篤な災害を合計したものが 397 件（表中Ｂ）あります。397 件のうち墜落・転落災害は 212 件、53％と過半数を占めています。

表 2 貨物自動車が関係する災害の産業別内訳

	死亡	休業４日以上	死傷合計［Ａ］	Ａのうち死亡･休業１か月以上［Ｂ］	Ｂのうち墜落・転落災害数［Ｃ］	墜落･転落災害Ｃの業種別割合
全産業	14	632	**646**	397	**212**	100%
製造業		69	69	35	18	8%
建設業	2	71	73	55	23	11%
道路貨物運送業	8	339	347	221	136	64%
その他	4	153	157	86	35	17%

出典：愛知労働局調査（平成 20 年）

イ　墜落・転落災害の詳細な分析（表 3）

貨物自動車に関係する墜落・転落災害（全産業）で、死亡及び休業１か月以上の重篤な災害 212 件（表２のＣ）について詳細な分析をした結果は表３のとおりであり、次のような特徴があります。なお、数値（%）は全数 212 件に対する割合を示します。

(1)　災害に占めるトラック等の区分の割合

平荷台が 64.6%、箱型荷台が 25.0%、ダンプカーが 0.9%、タンクローリー等が 9.4%となっている。

(2)　墜落・転落位置、発生位置

「荷台端からの墜落・転落」が最も多く、47.6%とほぼ半数を占めている。次いで「荷の上から・車体の上からの墜落・転落」が 26.9%となっている。

(3)　被災時の荷の関与状況

「荷に関係なし・その他・(不明)」が半数を占めているが、荷に関係するものとしては「揺れた荷等に危険を感じ、荷に滑って、バランスを崩して、踏み外して」が 24.5%と多い。

(4)　被災場所

被災場所では、「客先・輸送先の構内で、工事現場で」が 66.0%と多くを占めている。

表３　墜落・転落災害（全産業）の詳細な分析（死亡・休業１か月以上）

比率(%)	①墜落･転落位置、発生位置							②被災時の荷の関与状況					③被災場所		
トラック等の区分	荷の上から、車体の上から(注)	あおりで、あおりの上から	荷台端から	テールゲート、パワーゲート等から	昇降用ステップから	脚立等の用具の上から、その他、(不明)	計	荷と共に(荷を抱えていて等)	荷に押されて、引き押しやや反動で	荷の飛来･崩れで、荷に躓きにより	揺れた荷等に危険を感じ、荷に滑って、バランスを崩して、踏み外して	荷に関係なし･その他･(不明)	客先･輸送先の構内で、工事現場で	陸運事業者等の自社構内で	道路路側帯、その他、(不明)で
平荷台(トラック、トレーラー)	16.0%	5.7%	33.5%	0.5%	6.1%	2.8%	64.6%	1.9%	9.9%	6.1%	23.1%	24.5%	41.0%	19.3%	4.2%
箱形荷台(WING 形荷台、トラック)	5.7%	0.9%	13.2%	3.3%	1.4%	0.5%	25.0%	2.4%	4.2%	1.9%	0.5%	16.0%	18.9%	5.2%	0.9%
ダンプカー	0.9%						0.9%				0.5%	0.5%	0.9%		
タンクローリー、コンクリミキサー、キャリアカー等	4.2%		0.9%		3.8%	0.5%	9.4%				0.5%	9.0%	5.2%	3.8%	0.5%
合計比率 %	26.9%	6.6%	47.6%	3.8%	11.3%	3.8%	100%	4.2%	14.2%	8.0%	24.5%	50.0%	**66.0%**	28.3%	5.7%

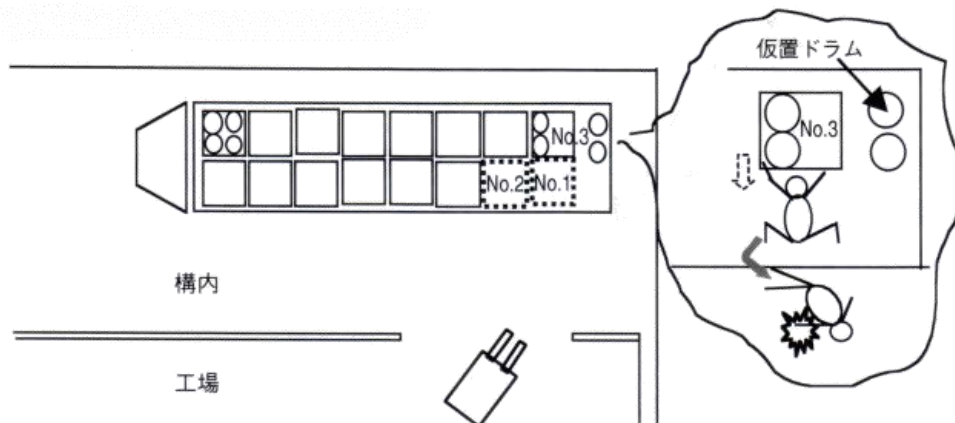
(注)車体:タンク本体の上、屋根の上、運転席などを指す(荷台や荷台設置の特殊構造部分を除く。)。

出典：愛知労働局調査（平成 20 年）

２　荷役作業中の墜落・転落災害事例

陸運業の貨物自動車運転者が、荷主等の構内で、荷主等の従業員と共同作業中に、貨物自動車の荷台から墜落した事例を 3 例掲載します（災害事例 1～3)。あわせて、荷主等の従業員が荷卸し作業中に貨物自動車の荷台から墜落した事例も掲載します（災害事例 4)。

＜災害事例１＞　　荷卸し中に荷台上のパレットを移動させようとしてトラックから転落

1　事業の種類：陸上貨物運送事業（労働者 62 人）
2　発生時期　：10 月 午後 1 時 30 分頃
3　被災者　　：貨物自動車運転者　51 歳　男性　（左手首骨折）
4　発生状況
　①　貨物自動車運転者 A は、荷主構内で、荷主先従業員のフォークリフト運転者 B と共同作業で空ドラム（直径 567㎜×高さ 890㎜、重量 20kg）の積卸し作業を行っていた。
　②　最初に、B は、トラック後部左側の後方 No.1、No.2 のパレットを卸した。
　③　次に B は、トラック右側に積んでいる No.3 のパレットを卸す準備に入った。
　④　フォークリフトは標準爪（約 90cm）で奥側（トラック右側）に置かれたパレットには爪が届かないため、A は、No.3 パレットを手前に移動させようと、空ドラム缶 2 本をパレットからトラック後部の空スペースに仮置し、2 本積みの状態でフォークリフトの爪が届く位置まで、後ずさりしながら、パレットを手で引き出そうとした。
　⑤　この時、パレットに掛けていた手が滑り、反動で車両荷台から後ろ向きに転落した。
5　災害発生原因と問題点
　(1)　慣れた作業ということで、危険性の高い作業を漫然と行っていた。
　(2)　背を荷台外側に向けた危険な姿勢で作業を行っていた。
　(3)　フォークリフトの爪がパレットに届かないため、パレットを手で移動させるような作業方法としていた。
　(4)　安全な荷役作業方法について陸運事業者と荷主先とで十分な検討が行われていなかった。

（出典：陸災防機関紙「陸運と安全衛生」(489 号）を一部改変)

＜災害事例２＞ トラック荷台からフォークリフトで荷の取卸し作業中、落下した荷の下敷きとなった

1　事業の種類：陸上貨物運送事業（労働者数 40 人）

2　発生時期　：3 月

3　被災者　　：貨物自動車運転者　40 歳代　男性　経験 15 年　（死亡）

4　災害発生状況

①　午後、被災者（トラック運転者）は、大型トラックに荷（ドラム：1 個の重量約 850Kg×16 個）を積んで、協力会社の営業所に到着した。

②　荷の取卸しは、同営業所の作業員がフォークリフトを用いて行うことになった。

③　被災者は、荷台最後部付近に積載された荷の荷締めベルトを解いた。次いで隣接する荷の荷締めベルトを外すため、荷台右側の地上にいた。

④　一方、フォークリフト運転者は、トラック荷台左側の最後部付近でフォークリフトを荷台に向かって直角に停止させた。

⑤　そこで、最後部に積載されている 2 個の荷を、一度に取り卸すこととした。

⑥　荷台上の荷と荷台との間隙に左右のフォークを根もとまでいっぱいに差し込んだ。

⑦　続いて、荷を持ち上げたところ、奥（フォークリフト運転席から見て、遠い位置にある）の荷が不安定であったため、フォークから外れて地面に落下した。

⑧　その際、荷台の右側で荷締めベルトを外していた被災者が、とっさに支えようとしたが、その重量（約 850kg）により、支えきれず荷の下敷きとなり死亡した。

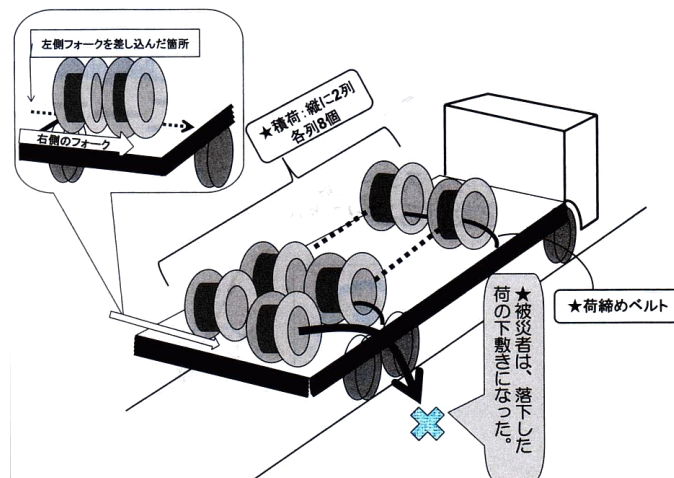
5　災害発生原因と問題点

(1)　フォーク上の荷が不安定な状態にあったのに持ち上げた。

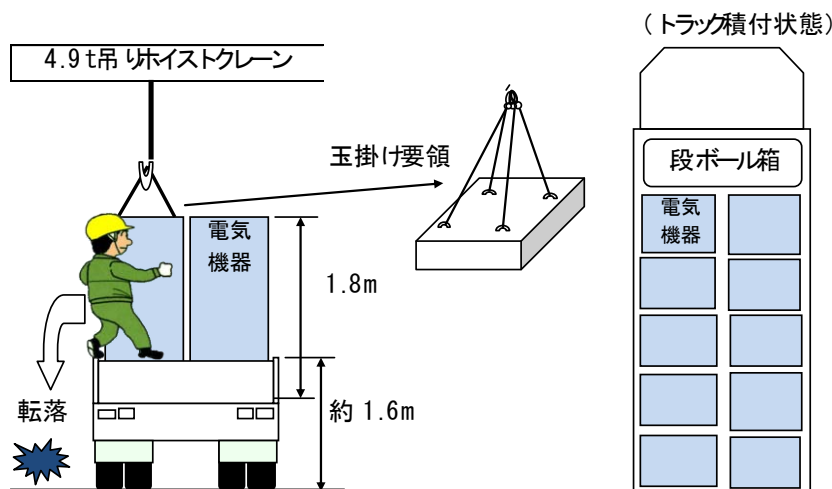
(2)　フォークリフト（車両系荷役運搬機械等）を用いて作業を行うにあたり、あらかじめ作業計画が作成されていなかった。また、当該作業の指揮者が定められていなかった。

(3)　一の荷でその重量が 100kg 以上のものを貨物自動車から卸す作業を行うにあたり、当該作業を指揮する者が定められていなかった。

(4)　フォークリフトの荷に接触することによる危険が生ずるおそれのある個所に労働者を立ち入らせた。

(5)　取り扱う荷の危険性、荷役作業方法における危険性について、陸運事業者と荷卸し先事業場との間での事前の情報提供及び検討が行われていなかった。

（出典：陸災防機関紙「陸運と安全衛生」（500 号）を一部改変）

＜災害事例３＞　ホイストクレーンで荷卸し中に荷が振れてトラックから転落

1　事業の種類：道路貨物運送業（労働者数 60 人）
2　発生時期　：8 月午後 7 時頃
3　被災者　　：貨物自動車運転者　40 歳　男性　（左手首骨折）
4　災害発生状況
①　被災者は、工場で電気機器（高さ：1.8m、幅：1.1m、奥行き：0.8m、重量：850kg）10 台と関連部品の段ボール箱を 10 トン積みトラックに積み、荷卸し先の設備業者の器材倉庫へ輸送した。
②　荷卸し先での作業は、被災者が車上で玉掛け、設備業者社員が 4.9 トン吊りホイストクレーンの操作、玉掛けワイヤーの取り外しを行うということで作業を開始した。
③　被災者はあおりに乗って電気機器上面のアイボルトにシャックル※でワイヤーを玉掛けした。
④　被災者の「巻上げ」合図に従い、設備業者社員は「巻上げ」を開始したが、電気機器があおりから上がった途端に荷が振れ、電気機器の荷振れ防止のため手を添えていた被災者はバランスを崩し、飛び降りるように左後方に転落した。転落の際に左手をつき、手首を骨折した。
5　災害発生原因と問題点
(1)　ホイストクレーン（5 トン未満）を操作した設備業者社員は、無資格者（特別教育未実施）であった。
(2)　被災者は、つり上げ荷重が 1 トン以上のクレーンの玉掛け作業について「玉掛け作業技能講習」を修了していなかった。
(3)　運送業者と工場での輸送契約は、「車上受け、車上渡し契約」であったにもかかわらず、貨物自動車運転者が、荷主側の労働者とともに荷役作業に従事した。
(4)　危険なあおりの上で作業を行った。
(5)　重量が 100Kg 以上の荷の積卸しの作業であるにもかかわらず、「積卸し作業指揮者」を選任していなかった。
(6)　玉掛け作業者の足場を広くして作業する方法などについて、陸運事業者と荷卸し先設備業者との間で事前の検討が行われなかった。
※　シャックル…　ロープやワイヤーの端をアイやリングに連結するためのU字形の金具。

（出典：陸災防機関紙「陸運と安全衛生」（第 499 号）を一部改変）

＜災害事例４＞　荷卸し作業でトラック荷台の荷の位置調整中にトラックから転落

1　事業の種類　　：金属製品製造業（労働者数 10 人）
2　発生時期　　　：8 月午後 7 時ごろ
3　被災者　　　　：荷役作業者　（死亡）
4　災害発生状況
この災害は、金属パイプ切断工場において、トラック荷台に積まれた金属製角パイプ束を卸す作業中に発生したものである。

① 災害発生当日、金属製品製造業である Z 社の作業者 A（被災者）は、Y 社工場で材料となる金属製角パイプ束(重量 750kg) 4 束を自社のトラックの荷台に積み込んだ。

② その後、自社に戻った A は、工場内の天井走行クレーンを使用してパイプ束を下ろすため、トラックの荷台に上がり、パイプ束にクレーンでつるためのスリングベルトを巻く作業に取り掛かった。

③ しかし、パイプ束と束の間隔がせまくスリングベルトを巻くことができなかったため、鉄製のバールをパイプ束の間に差し込んでパイプ束の間隔を開けることとした。

④ 最初は、荷台上の 1 番右側のパイプ束と右側から 2 番目のパイプ束との間を開けるため、それらの束の間にバールを差し込んで数回小突き、1 番右側のパイプ束を移動させて間隔を開けた。

⑤ 次に、2 番目のパイプ束と 3 番目のパイプ束との間を同様な方法で開けようとして、荷台と 3 番目のパイプ束に足を掛けてバールを手前に引きパイプ束を数回小突いたところ、バールが滑り、その反動で A はバランスを崩し、トラックの荷台から仰向けにコンクリート床面に転落した。

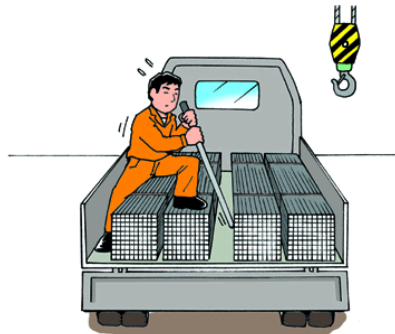
⑥ A はすぐに病院に運ばれたが、死亡した。

⑦ 災害発生当時、A は保護帽を着用していなかった。また、トラックの荷台上で、スリングベルトを使用して積荷をつり下ろす作業について、Z 社では作業手順書を作成しておらず、安全な作業方法について作業者に教育を行っていなかった。

5　災害発生原因と問題点

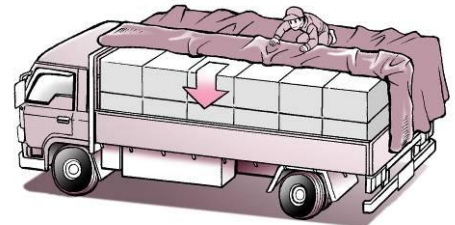
(1)　荷台にパイプ束を積み込む際、つり下ろすことを考えずにパイプ束を詰み積んだため、つり下ろす際に再度スリングベルトを巻くためにトラックの荷台上に上がって作業を行った。

(2)　保護帽を着用せずに、荷台上で作業した。

(3)　トラックの荷台上でスリングベルトを使用して積荷をつり下ろす作業について作業手順書を作成しておらず、また作業者へ安全な作業方法についての教育も行っていなかった。

（出典：厚生労働省「職場の安全サイト」労働災害事例を一部改変）

３　荷主構内における陸運業の荷役作業の特徴と災害の要因

すでに見てきたように、陸運業においては死傷災害の約７割が人力荷役作業中の災害となっており、作業別で見ると積卸し作業中が、そして事故の型別で見ると墜落･転落が多くを占めています。これらの災害は、多くが荷主等（荷主、配送先、元請事業者）の事業場で発生しており、荷主等の構内における荷役災害の防止が大きな課題となっています。

これらの災害の発生要因は、陸運業における次のような作業の特徴がその原因と考えられます。

(1)　荷主等の構内の作業環境等により危険度が異なる

荷主等の構内で荷役作業を行う際は、その構内を管理している荷主等が作業環境等を決定する、つまり設備、作業経路や作業方法等を指定することが一般的です。作業環境等には次のようなものがありますが、作業環境等によっては安全対策が不十分になる可能性があります。

【設備や作業内容による作業環境の違い】
プラットホームの有無、建屋内荷役、土場作業、クレーン荷役、フォークリフト荷役など
【立地、天候などによる作業環境の違い】
傾斜地、狭小な作業場所、雨天時の露天作業、強風、交通混雑なエリア、暗い場所、油や水で滑りやすい場所、雑音がひどく合図が聞こえない環境、人の往来が多い環境など

(2)　荷主等と陸運事業者による共同作業では作業の指揮命令系統が不明確となることがある

例えば、フォークリフトを使用してトラックから荷の積卸し等の作業を行うときは、その作業現場の作業計画を策定するとともに、作業指揮者を選任しなければなりませんが、共同作業の場合でも、それぞれの事業者が作業指揮者を選任する必要があり、作業指揮命令系統が複数で不明確になる可能性があります。

(3)　荷主等の構内における作業では陸運事業者による直接管理が難しい

貨物自動車の走行中は、ＧＰＳや通信機器の活用により一定程度遠隔での安全管理を陸運事業者が行うことが可能ですが、荷主等の事業場構内での荷役作業については、陸運事業者による直接的な管理監督が難しいということがあります。

(4)　荷主等の発注内容に作業の詳細が不明確な場合や、急な変更がある場合がある

荷役作業を荷主等が行うのか運転者が行うのか明確に決まっていない場合で、貨物自動車運転者が発地、着地において、初めて荷の積卸し等荷役作業に従事することがわかった場合は、安全な作業方法等について十分な検討がなされないまま作業を行う可能性があります。

また、次のように取り扱う荷の形状、重量が大きく異なることから、その作業内容、使用機材、作業に必要な熟練度が大きく異なり、作業に対応した安全対策が十分でない可能性があります。

【荷の形状】: 長尺物、パレット荷、ばら物、円筒形の荷、袋物、ダンボール箱、木箱、
トップヘビーなどの不安定な荷、ドラム缶など液体物、特殊品

【重　量】: 20 キログラム以下の手荷役可能貨物、100 キログラム未満の重量物、100 キログラム以上の重量物、1 トン以上の重量物、10 トン以上の重量物、100 トン以上の超重量物　など

なお、長時間の運転では、疲労が蓄積するとともに、固定された姿勢による身体的な影響も大きく、運転後の荷役作業では腰痛・転倒災害発生が高くなる可能性があります。

また、荷役作業後に自動車運転を行う場合は、交通労働災害の発生が高まる可能性があります。

４　企業の責任とリスクの視点から見た荷役災害

今まで荷役関係災害の発生状況、墜落・転落災害事例、そして荷役関係災害の類型について述べてきましたが、ここではそのような荷役関係災害が発生した場合に、荷主等及び陸運事業者が受ける影響について、企業の責任とリスクの視点から整理します。

(1)　荷役作業とその関係者

荷役作業には、例えば次のような関係者があります。

①　荷主等（荷主、配送先、元請事業者など）の従業員

②　荷主等の委託事業者あるいは請負事業者の従業員

これらの者は①の者との間で委託契約、請負契約を結び、その内容に基づいて業務を行うこととなります。

③　荷主等の派遣労働者（①の者との間で労働者派遣契約を締結した派遣元事業主と労働契約を締結して派遣された派遣労働者をいいます）

これらの者は、①の者の指揮命令を受けて業務を行うこととなります。

④　運転者・配送人

④の者は、陸運事業者に雇用され、その指示に基づき運送業務を行っており、荷主等とは直接的な契約関係にはなく、その指揮命令系統下にはないことが一般的です。

このように、製造業などいわゆる荷主等の立場にある事業者の現場（工場などでトラックへの貨物の積卸し、積付けなどを行う場所）でも、建設事業者や造船事業者の現場と同様に、様々な立場の関係者が、異なる指揮命令系統下で、様々な業務･作業に従事しているといえます。

(2)　荷役作業における企業の責任

ア　労働安全衛生法等に伴う責任

一般に、事業者（労働基準法では使用者）は、労働安全衛生法等によって、労働者に対する災害防止のための措置を講ずる義務を負っています。

労働災害が発生した場合には、労働安全衛生法違反や刑法第 211 条（業務上過失致死傷等）として罰せられることがあります。特に労働安全衛生法は、労働災害防止を目的とした法律であるため、労働災害が発生していない場合でも違反が成立し処罰の対象となる可能性があること、また、当該違反行為を行った者だけではなく、その事業主に対しても罰金刑が科せられる（両罰規定）ことにも注意が必要です。

労働安全衛生法で定められている措置義務は、原則として労働者を直接雇用する事業者に課されていますが、労働者派遣の役務の提供を受ける者については労働者派遣法第 45 条により、労働者を直接雇用していない場合でも事業者としての措置義務が課される場合があります。

また製造業については、同法第 30 条の 2 で「元方事業者は、その労働者及び関係請負人の労働者の作業が同一の場所において行われることによって生ずる労働災害を防止するため、作業間の連絡及び調整を行うことに関する措置その他必要な措置を講じなければならない。」とされており、直接雇用する労働者以外の者の労働災害防止についても義務が課されている場合があります。

（参考）・「製造業における元方事業者による総合的な安全衛生管理のための指針」のポイント（厚生労働省パンフレット）http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/dl/061120-1.pdf

なお、派遣労働者は直接の雇用関係にありませんが、労働災害防止に関する事項については、原則として派遣先の事業場が安全衛生管理に関する義務を負うこととなっています。

（参考）・派遣労働者の安全と健康の確保のために（厚生労働省製造業向けパンフレット）
http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/anzen/040617-1.html
・陸運業・倉庫業で働く派遣労働者の安全・健康のために（厚生労働省パンフレット）
http://www.mhlw.go.jp/bunya/roudoukijun/anzeneisei29/101130-3.html

イ　安全配慮義務に伴う責任

労働契約法第5条（労働者の安全への配慮）では、「使用者は、労働契約に伴い、労働者がその生命、身体等の安全を確保しつつ労働することができるよう、必要な配慮をするものとする」と規定されています。

安全配慮義務は、労働契約法が施行される以前から判例によって積み重ねられてきた概念であり、次の判例があります。

「労働者が労務提供のため設置する場所、設備もしくは器具等を使用し又は使用者の指示のもとに労務を提供する過程において、労働者の生命及び身体等を危険から保護するよう配慮すべき義務」（川義事件:最高裁第3小法廷判決昭和59年4月10日）

この安全配慮義務は、労働者の職種、労務内容、労務提供場所等の具体的状況によって内容が異なるものです（上記判例)。そして、万が一労災事故が発生した場合には、同義務違反として、使用者が損害賠償責任を問われるケースがあることになります。安全配慮義務は、雇用関係に付随する義務であるため、一般的には、従業員を雇用する雇用主（事業主、使用者）が負担し、これに違反した場合には、債務不履行責任（民法第415条）に問われる可能性がありますが、過去の判例では、直接的な雇用関係にある場合だけでなく、例えば元請事業主/下請の労働者間（最高裁第1小法廷判決平成3年4月11日）などで同義務違反を認容した例もあり、直接の雇用主以外の者にも責任が認められる場合があるといえます。

なお、安全配慮義務と労働安全衛生法の関係については、同法で定める措置義務が安全配慮義務を考える上での基準となるとの判例（大阪高裁判決昭和63年11月28日-前述の最高裁第1小法廷判決平成3年4月11日でもこれが支持された）があり、また、同法に基づく指針や関係通達なども安全配慮義務を履行する上で基準となり得ます。さらには、これらの法令等を遵守していた場合でも、労働現場における具体的な状況を踏まえた安全配慮を求められる内容の判決（福岡高裁判決平成元年3月31日）が示されたこともあり、事業者は、これらのことを考慮に入れた安全衛生対策を構築していくことが必要です。

さらに、安全配慮義務違反によって債務不履行責任を問われる場合だけでなく、過失等によって不法行為責任（民法第709条等）を問われる可能性があることも理解しておく必要があります。この場合には、当然のことですが、労働者との雇用関係の有無は必要がなく、労働災害による労働者の死傷が事業主、使用者、施設所有者などの故意・過失によって生じたなど一定の要件を充たせば、責任を問われる可能性があることに注意が必要です。

【過去の判例】

○　鋼材荷積み作業補助中に鋼材にはさまれ、親指を切断した事例（札幌地裁判決昭和 62 年 8 月 27 日）

➢　被災時の作業分担から、鋼材の運搬を発注した会社（発注先会社）と、鋼材の運搬を請け負った会社（注文先会社）の従業員であるトラックの運転手（被災者）との間に、雇用関係と同様の法律関係を認めず、安全配慮義務に関する債務不履行責任は否定するも、発注先会社及び同社作業員の注意義務違反を認定して民法第 715 条の使用者責任を認定した。

民法 715 条（使用者の責任）　①ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。ただし、使用者が被用者の選任及びその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであったときは、この限りでない。
②　使用者に代わって事業を監督する者も、前項の責任を負う。
③　前 2 項の規定は、使用者又は監督者から被用者に対する求償権の行使を妨げない。

○　鋼材をクレーンで吊り上げトラックに積み込む作業中に、積んでいた鋼材が崩れて骨折した事例（東京地裁判決平成 8 年 7 月 31 日）

➢　A 社作業現場にある鋼材をクレーンでトラックに積み込む作業をしていた A 社代表者を B 社トラック運転手が自発的に手伝っていたところ、積まれていた鋼材が崩れて B 社トラック運転手が被災した事故において、A 社代表者が運転手の助力を承諾し、共同で作業を行なっていたという事情があるときは、A 社代表者は鋼材が崩れて、運転手が受傷しないよう鋼材の積み上げ状況を点検しつつ作業を行う注意義務があり、本件ではそれを怠った過失があると判示した。B 社に対しては、業務外の行動についてまで従業員に対し安全配慮義務や安全教育を行う義務を負わず、さらに事故が B 社の管理の及ばない場面で発生しているなどの事情があるため、B 社は損害賠償責任を負わないとした

また、これらの法的責任とは別に、25 ページにあるように荷主に対して行政指導が発せられるケースもあり、荷主といえども安全管理をなおざりにできないことは明らかであるといえます。

なお、どのような場合に雇用主以外の者（荷主等）に対してもこのような債務不履行責任（安全配慮義務違反に基づく損害賠償責任）が問われるのかについては、前述の最高裁第 1 小法廷判決（三菱重工神戸造船所事件：平成 3 年 4 月 11 日）が「①注文者（当該判決では元請。以下同じ。）の管理する設備、工具等を用い、②事実上注文者の指揮、監督を受けて稼働し、③その作業内容も注文者の従業員であるいわゆる本工とほとんど同じであったというのであり、このような事実関係の下においては、注文者は、下請企業の労働者との間に特別な社会的接触の関係に入ったもので、信義則上、右労働者に対して安全配慮義務を負うものであるとした原審の判断を正当として是認することができる」と判断しており、これら 3 つの要素は雇用主以外の者が安全配慮義務を負担するか否かの判断において重要な要素になると考えられます。そして、仮に安全配慮義務を負担しない場合であっても上記過去の判例では不法行為責任は認められており、安全配慮義務違反に基づく損害賠償責任よりも不法行為に基づく損害賠償責任が広く認められることもあるといえます。

⑶　荷役災害と企業のリスク

荷役作業の安全管理に伴う義務と、それに違反した場合の法的責任については前述のとおりですが、他にも様々な損害が発生することが考えられます。以下、関係者ごとに具体的に整理します。

ア　荷主等の損害

①　自社従業員の死傷や休業による損害
②　貨物、設備･機器、車両等の毀損による損害
③　荷役災害に伴う様々な業務負担の増加による損害

- 構内の安全対策不備が原因であった場合に発せられる行政指導・改善命令とこれらへの対応による負担増（当該対応に伴う従業員の追加残業代、安全設備等の購入・設置費用など）
- 事務処理（緊急的な警察、消防・救急対応、被災従業員の家族対応、労災保険の各種手続き、労働基準監督署の調査等への対応など）の増加に伴う通常業務への負担増

④　災害発生現場が使用できなくなることによる入出荷の遅延
⑤　取引先、周辺地域などで悪評が広まる風評リスク（危険な作業を強いる、安全を軽視する、下請を酷使するなど）
⑥　安全が確保されていない構内で作業することによる従業員ほか関係者のモラール低下
⑦　被災者またはその家族からの損害賠償請求
⑧　自社構内で作業に従事する請負事業者、派遣事業者、陸運事業者などからの、死傷や先方所有財物（車両等）が毀損したことに基づく損害賠償請求
⑨　その他労働災害が発生したことによる経営問題の発生とそれに伴う会社業績への影響（各種対策に伴う支出増加、顧客離れによる受注大幅減など）

イ　陸運事業者の損害

①　自社従業員の死傷や休業による損害
②　自社車両等の毀損による損害
③　荷役災害に伴う様々な業務負担の増加による損害

- 事務処理（緊急的な警察、消防・救急対応、被災従業員の家族対応、労災保険の各種手続き、労働基準監督署の調査等への対応など）の増加に伴う通常業務への負担増

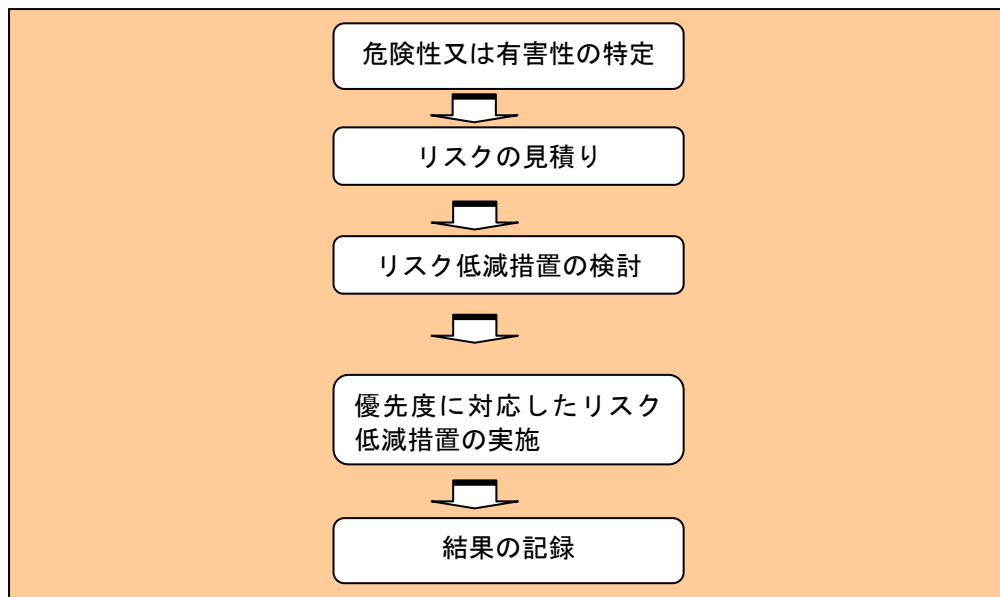
④　毀損車両が使用できなくなる、被災従業員が休業することによる運送効率の低下
⑤　取引先、周辺地域などで悪評が広まる風評リスク（安全運行を軽視するなど）
⑥　従業員ほか関係者のモラール低下
⑦　被災者またはその家族からの損害賠償請求
⑧　荷主、配送先からの、死傷や先方所有財物（車両等）が毀損したことに基づく損害賠償請求
⑨　その他労働災害が発生したことによる経営問題の発生とそれに伴う会社業績への影響（各種対策に伴う支出増加、顧客離れによる受注大幅減など）

(4) 各損害への対応策

損害が発生しないようにするため、あるいは発生したとしてもその影響をできるだけ小さくするためには、荷主等において、損害につながる災害の発生をできる限り予防すること、及び災害が発生して損害が生じてしまったときに備える手段を確保しておくことが必要となります。

損害への対応についての全体像

なによりもまず災害を発生させないことが重要です。このためには、災害の発生を予防するための対策を実践していく必要があります。

荷役災害の予防のための手法として最も身近なものに、『運輸業等における荷役災害のリスクアセスメントの進め方（厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署)』等にまとめられているリスクアセスメントがあります。リスクアセスメントについては「第３　荷役作業におけるリスクアセスメントの実施例」で詳述しますので、ここでは概要だけ示します。

リスクアセスメントの概要

繰り返しになりますが、損害を発生させないことを常に念頭に置いて、リスクアセスメントをしっかりと実践していくことが非常に重要です。

災害の発生を予防するための対策をしっかり施したとしても、やむを得ず事故が起こってしまうときもあります。このような場合に備えて、災害が発生して損害が生じてしまった場合に備える手段を確保しておかなければなりません。具体的には、損害保険など保険や共済制度を活用することにより、万が一事故が発生しても経営に影響が及ばないよう、資金的な手当をしておくことになります。

○　荷主等の損害と対応する主な保険

①　自社従業員の死傷

第一義的には国の労災保険制度（労働者災害補償保険法）から支払いがなされますが、事業主の災害補償規定に比べてその額が十分でないことも考えられます。また、死傷した従業員や家族に対して事業主が損害賠償責任を負うこともあります。そのようなケースでは、基本的には各事業主の費用負担により、下記のような制度をあわせて活用することで補償の充実を図ることができます。

・国の労災保険制度による補償への上乗せ保険（法定外補償保険）
・使用者賠償責任保険
・傷害保険・共済

その他生命保険・共済などの制度もあり、被災者の補償にも活用できると考えられます。

②　貨物の毀損

貨物の毀損については、通常荷主が手配する貨物保険や動産総合保険などで必要な補償を得ることができます。

③　施設・設備・機器（含む各種車両）などの毀損

事業主が所有・使用等する施設などは、火災保険・機械保険などで偶然な事故による損害に備えることが一般的です。また、トラック、フォークリフトなどの車両への損害ついては、自動車保険（車両保険）などを手配することで保険によるてん補を受けられます。

④　第三者に対する賠償責任

例えば荷主構内において、荷主側の指示ミスで陸運事業者の従業員がケガをした、というようなケースを考えてみます。従業員の安全管理については、前述のとおり、第一義的にはその雇用主である事業主が責任を負っています。しかし荷役作業においては、作業する場所が陸運事業者の目の届かない荷主構内において行われることが多く、陸運事業者の管理下にない場合に労災事故が発生することもあります。前述のとおり、ケースによっては荷主等に債務不履行や不法行為に基づく損害賠償責任が発生することもあり、そのような場合に備えて、賠償責任保険などの保険を活用する方法もあります。

⑸　行政機関による指導の事例

労働局、労働基準監督署では、平成 23 年 6 月の「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の推進について」の通達を受け、荷主等の構内での労働災害については、その再発防止のため、陸運事業者へ行政指導を行うとともに、以下の荷主等への指導の例のように、荷主等に対しても必要な指導を行うこととしています。以下は、その荷主等への指導の例ですが、労働災害を引き起こすことは、当事者間の問題だけにとどまらず、行政からの指導を受けることにもつながる可能性があるといえます。荷主等の立場にある企業は行政指導を受けることで、先に述べたような法的責任の負担や様々な損害を被るだけでなく、自らの安全管理への取組みに対する信頼感の低下・喪失、そして最悪の場合には、社外へ事実が伝わることでその社会的信用が損なわれるという事態につながりかねないことも理解しておく必要があります。

【労働基準監督署による荷主等への指導の例】

＜災害の状況＞

陸運事業者の労働者（運転者）が、依頼された荷を搬送した後、搬送先で当該事業場のフォークリフトを用いて荷卸ししようとしたところ、フォークリフトの運転操作を誤り、高さ 1.25mのプラットホームからフォークリフトごと転落した。

＜荷主等（搬送先）への指導事項＞

□荷役作業の安全確保について

自社以外の者に、フォークリフトを使用させる場合は、次の事項に留意する。

1　運転技能講習修了証を携帯していることを確認する（最大荷重 1 トン未満のフォークリフトの場合は、特別教育を受けていることでも可）

2　フォークリフトを貸与する場合、定期自主検査を実施し、安全性を確認したものを貸与する。

3　作業者が必要な資格等を持っていない場合、その資格等を持っている自社の作業者に使用させる。

□その他、以下について措置することが望ましい。

・陸運事業者との協議の場を設置すること。

・安全作業連絡書により、陸運事業者への荷役作業の有無、内容、役割分担などを通知すること。

・作業手順書の作成や安全設備の設置、作業間の連絡調整を図ること。

指導時の配布資料：「荷主の皆様へ　自社構内での荷役作業の安全確保にご協力ください。」（厚生労働省パンフレット）

⑹　まとめ

以上述べてきたように、企業は、荷役災害の発生によって、労働安全衛生法違反等に基づく責任、安全配慮義務違反に基づく債務不履行責任、過失等に基づく不法行為責任という法的責任を負ったり、労働基準監督署から行政指導を受ける可能性があるだけでなく、従業員の死傷・休業、貨物、設備・機器、車両等の毀損などの損害を被るおそれがあります。これらの法的責任の負担、行政による指導、そして様々な損害は、荷主等あるいは陸運事業者のいずれか一方だけが原因となり、いずれか一方だけに発生するとは限らないため、双方が認識をして自らその低減に取り組んでいくことが必要です。

繰り返しになりますが、荷役災害をできるだけ予防するためには、荷主等と陸運事業者の双方がしっかりとリスクアセスメントを実践していくことが重要であり、また万が一の損害の発生に備え、資金手当などの対応策を検討しておくことも必要と考えられます。

第２　荷主等と連携した陸運事業者の荷役関係災害の防止
（平成 23 年 6 月の厚生労働省「荷役通達」のあらまし）

第 1 で示したとおり、荷主等の構内における陸運事業者の荷役関係災害が多いことから、厚生労働省は荷主等と連携した陸運事業者の荷役災害の防止を図るため、平成 23 年 6 月 2 日付基発 0602 第 13 号「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の推進について」（以下「荷役通達」という。）という行政通達を都道府県労働局に発しています。

この通達を受けて、各都道府県労働局及び労働基準監督署は陸運事業者、製造業等の荷主等に対し荷役災害の防止についての指導を行っています。

ここでは、荷役通達が求める「荷主等の実施する事項」について詳細に説明するとともに、「陸運事業者の実施する事項」についても紹介します。

なお、荷主等の実施する事項の実施状況について、熊本労働局の調査結果が公表されており、参考資料 3 として掲載しました。

１　荷主等の実施する事項

陸運業における荷役作業時の災害を大幅に減少させるためには、陸運事業者が講じる安全衛生対策のみでは十分とはいえず、荷主等が陸運事業者に対して安全な作業環境を設備面で協力することが効果的であり、大変重要です。

このため、荷主等が管理する事業場構内において、陸運事業者に荷役作業を行わせる場合には、陸運事業場の労働者の安全確保のため、次の「実施事項」に掲げる必要な対策を実施することが、荷役通達で求められています。

なお、以下は荷役通達の別紙 1-2「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するための荷主等の実施事項」の概要であり、原文については、66 ページの別紙 1-2 を参照して下さい。

【実施事項】

(1)　労働災害防止のため陸運事業者と協議する場の設置

荷主等の管理する事業場における荷役作業に係る安全確保のための陸運事業者との協議の場（安全衛生協議会、安全衛生協力会、安全衛生懇談会など）を設置し、陸運事業者との間で荷役作業に係る連絡調整が十分に行える体制を整備すること。

【解説】

1　協議する場の設置

荷主等の構内で荷役作業を行う際は、その構内を管理している荷主等が設備、作業経路や作業方法等を指定することが一般的です。その作業環境等に応じた安全対策が不十分だと労働災害発生のリスクが高まります。

このため、構内の設備、作業経路や作業方法等について荷主等として十分な周知を図るとともに、構内の事業者（作業者）間の調整を図ることが必要です。関係作業者間の調整や協議等を行うために、例えば安全衛生協力会、安全衛生懇談会などを設置するなどがあります。

なお、すでにこれらの組織がある場合には、陸運事業者もそのメンバーに入れるようにします。

2　協議会の実施内容

(1)　荷役作業に関わる連絡調整

複数事業者の従業員が混在して荷役作業等を行う場合には、合図、標識、警報等を統一してこれを関係者に周知をすることが必要です。

また、法令で定められた作業指揮者が複数選任されている場合には、作業指揮者間の調整も必要です。

これらを含め、リスクアセスメント等により安全な作業手順書の作成などを連携して行うことが求められています。

(2)　構内作業環境の改善

安全衛生パトロールやリスクアセスメントを複数事業者が一緒に行い、構内の安全設備の設置等作業環境の改善等を効果的に図ります。

(3)　健康の確保に必要な事項の確認

①　貨物自動車運転者については、長時間労働によるいわゆる過労死も多く発生しています。このため、厚生労働省の「交通労働災害防止のためのガイドライン」では、荷主等の配慮事項として次のことを求めています。これらの事項についても確認を行うことが望ましいといえます。

【交通労働災害防止のためのガイドライン】

第６　荷主・元請事業者による配慮等

荷主及び運送業の元請の事業者は、次に掲げる事項等、交通労働災害防止を考慮した適切かつ安全な運行の確保のため必要な事項について、実際に荷を運搬する事業者と協働して取り組むよう努めること。

1　荷主・元請事業者の事情により走行開始の直前に運送する貨物の増量を行う必要が生じた場合、荷主・元請事業者は、適正な走行計画が確保され、過積載運行にならないよう実際に荷を運搬する事業者に協力すること。

2　到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は改善基準告示等を遵守した安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行うこと。また、到着時間が遅延した結果として、荷主・元請事業者が実際に荷を運搬する事業者に対して、不当に不利益な取扱いを行うことがないようにすること。

3　荷主・元請事業者は、実際に荷を運搬する事業者に対して、改善基準告示等に違反し安全な走行が確保できない可能性が高い発注を行わないこと。また、無理な運行となるおそれがある場合、到着時間

の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保すること。なお、高速道路の利用が交通労働災害防止に効果があることを踏まえ、高速道路の利用について配慮すること。

4　荷主・元請事業者は、荷積み・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行う等、適正な走行計画を確保するための措置を講ずるとともに、荷役作業が開始されるまでの間、貨物車両が荷主の敷地内で待機できるようにすること。

② 熱中症の防止

貨物自動車運転者が、運転後に暑熱な環境下で荷役作業に従事する場合は、熱中症のリスクが高まります。作業指揮者など、暑い時期の作業については、作業時間の管理など荷主等として配慮が求められています。また、荷が事業場に到着してから運転席等で待ち時間がある場合は、日陰での待機となるような配慮も必要です。

なお、熱中症対策については、厚生労働省、陸災防などからもリーフレットが出されており、ホームページから入手することができます。

【熱中症による災害事例（発生時期７月）】

被災者（運転者）は、配送先事業場のトラックヤードにおいて手卸しで荷卸し作業を行っていた。荷卸し作業終了後、被災者が他社の車両に乗り込んだため、その車両の運転手が被災者を確認したところ意識がない状態であったため、配送先事業場を通じて救急通報を行った。被災者は病院に救急搬送されたが、同日熱中症により死亡した。

③ 腰痛の防止

荷役作業においては、重量物である荷を取り扱うことも多く、また自動車運転者の場合は長時間運転席にいることによる腰への負担も大きいことから腰痛のリスクが高いところです。

一定時間同じ姿勢（特に座った姿勢）でいた場合にすぐに荷役作業に従事すると、腰痛を発症するリスクが極めて高いことから、2～3 分でも立った状態を維持して腰を伸ばすことが特に重要で、このことへの配慮が必要です。

なお、交通労働災害防止のためのガイドラインでは、次のことが示されており、荷主等としての配慮も望まれます。

【交通労働災害防止のためのガイドライン】

第３　適正な労働時間等の管理及び走行管理等

4　荷役作業を行なわせる場合の措置等

(1)　荷役作業を行わせる場合の措置

事業者は、事前に荷役作業の有無を確認し、荷役作業を運転者に実施させる場合にあっては、運搬物の重量等を確認するとともに、運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間を確保すること。

事業者は、事前に予定していない荷役作業を運転者に行わせる場合は、必要な休憩時間の確保のため、走行計画の変更を行うこと。

荷役作業による運転者の身体負荷を減少させるため、台車、テールゲートリフター等適切な荷役用具・設備の車両への備え付け又はフォークリフト等の荷役機械の使用に努めるとともに、安全な荷役作業方法についての教育を行うこと。

(4)　安全衛生教育への支援

事業者ごとに安全衛生教育を行うことが原則ですが、安全作業手順書の作成やその周知・徹底、あるいは荷主等の構内での安全衛生管理のルールについての教育等については、荷主等と陸運事業者が共同で行うことが効果的です。このため、協議会の場などを通じ荷主等として教育の支援を行うことも望まれます。

⑵　「安全作業連絡書」の活用等による荷役作業の有無、内容等の陸運事業者への事前通知

荷主等の事業場における陸運事業者による荷役作業の有無、運搬物の重量、荷役作業の内容、役割分担等について、「安全作業連絡書」（別添 2）を活用するなどにより、事前に陸運事業者に通知すること。

また、通知する際には、当該陸運事業者から、作業者や運転者が必要な資格を有すること及び作業指揮者教育（車両系荷役運搬機械等作業指揮者教育、積卸し作業指揮者教育）が実施されていることを確認すること。

【解説】

9 ページでみたように、陸運業の死傷災害の被災者の 8 割は運転者です。また、被災場所の 7 割は荷主先等です。このため、事前に荷役作業の有無や荷の状態等を確認し、安全な作業の指示をすることが重要です。特に 14 ページ＜災害事例 2＞のように陸運事業者の運転者と荷卸し先企業の従業員との共同作業がある場合には、事前の確認が大切になります。

1　荷役作業等に関する事前の適切な取り決め等

運送事業者と荷主等との運送契約時に、車上渡し、軒下渡し、倉庫渡しなど自動車運転者の荷役作業等に関する事項を文書で明確にします。また、当該業務担当者間で、可能な範囲で連絡調整事項を取り決めます。連絡調整事項の例は、40 ページの別添 1「運送契約時に必要な連絡調整に係る事項」として示されています。

また、運送を元請事業者が下請事業者に委託する場合は、元請事業者の責任において荷主等との連絡調整を取り仕切り、運送契約締結時に、荷主等との間で取り決めた連絡調整事項のすべてを下請事業者に伝達します。

なお、直前の作業内容の変更等もあることから、運行管理者等が荷役作業の有無やその内容をその都度確認し、運転者に文書で必要な情報や安全な作業方法を伝えることが求められています。確認するための文書例は 41 ページの「安全作業連絡書」（別添 2）です。

また、下請法を踏まえた以下の国土交通省のガイドラインも参考になります。

【トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン】

このガイドラインは、平成 20 年国土交通省が「関係者間（垂直関係及び水平関係）における問題認識、ルール等の共有化」、「荷主とのパートナーシップの推進」などのために示したもの。

下請法の留意点として、例えば次の記載があります。

> 親事業者が、運送を委託するに当たって着時間指定や倉庫荷役等付帯業務を行わせる場合は、下請法第３条により交付を義務付けられた発注書面（以下、「３条書面」という。）にその旨記載し、これらの対価を含んだ下請代金の額を下請事業者との十分な協議の上で設定して発注する必要がある。

（参考）下請法

下請代金支払遅延等防止法。公正取引委員会所管の法律で、下請取引の公正化・下請事業者の利益保護を目的としたもの。

2　取決め事項の遵守等

実際に荷を運搬すると、荷の積卸し等について契約と異なる対応を求められる場合がありますが、荷主側も陸運事業者側も契約書等の内容を遵守する必要があります。

このことは、例えば国土交通省のガイドラインで以下のように示されています。

【トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン】

運送に係る付帯作業の提供に関し、「トラック運送業において問題となる具体的行為類型」として次の例が示されており、下請法、貨物自動車運送事業法等に違反すると記載されています。

> 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収等）について、無償で実施させること（契約外の無償による付帯業務）

3　必要な資格等の確認

荷役作業においては、例えば積載荷重１トン以上のフォークリフトの運転については、フォークリフト運転技能講習修了など一定の資格や、特別教育実施などが必要なものが多くあります。また、フォークリフト等を使用しての荷役作業や荷の重量が 100ｷﾛｸﾞﾗﾑ以上の荷を貨物自動車に積卸しする作業などにおいては、作業指揮者の選任も必要になります。

このように、取り扱う荷、荷役作業で使用する機械、作業内容等に応じて必要な資格等がありますので、事前にこれらの確認をするようにします。

上記の必要な資格等に関係する条文は、参考資料の「関係法令」の 67～69 ページ、71 ページを参照して下さい。

(3)　自社以外の者に荷役作業を行わせる場合の安全対策（作業手順及び安全設備）

①　貨物自動車の荷台等高所での荷役作業を行わせる場合には、陸運事業者と連携の上、リスクアセスメントとともに、その結果に基づき、適切なリスク低減対策（安全対策）を実施すること。

②　貨物自動車の荷台で荷役作業を行わせる場合には、荷台の周囲に墜落防止柵、作業床等墜落・転落防止のための設備を設置すること。その際、設備については、適正な構造要件を確保するとともに、点検、整備を実施すること。

③　安全な荷役作業を行うための作業手順の作成に協力するとともに、作業手順を遵守していることを作業の立会又は作業場所の巡視により確認すること。

④　安全通路の確保、立入禁止箇所の標識の設置等荷役作業施設の安全化を図ること。

【解説】

荷主等の従業員以外の者が荷主等の構内で荷役作業を行う場合において、荷主等として行うべき作業手順や安全設備について示したものです。

1　リスクアセスメントの実施

重篤な災害の多い貨物自動車の荷台等での荷役作業については、事前にリスクアセスメントを実施し、その結果に基づく対策を求めています。このリスクアセスメントについては、42 ページに「荷役作業のリスクアセスメントの実施例」として具体的な例を示しました。

2　墜落防止設備（作業環境管理）

貨物自動車の荷台での荷役作業には、荷の積卸し、シート掛け、ロープ掛け等がありますが、特に墜落・転落の災害が多いことから、荷主等として設備面での対策を求めています。これら設

備面での具体的な例としては、トラック荷台のすぐ脇に作業床を設置したり、安全帯の取付設備を建屋等に設置したりといったものがあります。詳細は、「荷役安全設備マニュアル」に例がありますので参考にして下さい。その一部を第４「荷役作業における墜落・転落防止対策の事例」（54ページ）として紹介しています。

なお、これらの設備は、陸運事業者が所有する場合は、荷主等の構内に保管する必要がありますので、保管場所の提供等について荷主等としての配慮が求められます。

3　安全な作業手順（作業管理）

荷役作業では人が関わることが多く、安全な荷役作業を行うための作業方法、作業手順も重要です。

例えばできるだけ荷台や荷の上に上がらない作業方法の検討もその一つです。この作業手順を陸運事業者が作成する場合の協力と、作業手順に従った安全な作業を行っているかどうかを荷主等として確認することを求めています。

なお、「荷役安全作業マニュアル」には、荷の積卸し作業、荷締め作業、荷のシート掛け・シート外し作業それぞれについて、安全対策のポイントと安全な「作業手順書（例）」が示されていますので参考にしてください。

4　安全通路の確保

構内においては安全通路の確保が求められていますが、一般的には歩行者用通路表示にとどまっている例が多いと思います。ここでは、走行しているフォークリフトと歩いている作業者が接触する危険を防止する措置事例を写真（「安全通路の確保の例」参照）で紹介します。これは鉄製のポールをコンクリートの台に取り付けたもので、重量があるためフォークリフトとの接触を一定程度防ぐことができます。

安全通路の確保の例（出典：第 45 回全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会事例発表資料）

(4)　自社の労働者と自社以外の労働者が混在して作業する場合の安全対策

①　上記(3)①から④までの事項を実施すること。

②　陸運事業者と協議の上、自社と陸運事業者が行う荷役作業の役割分担を明確に取り決めるとともに、あらかじめ、作業間の連絡調整が円滑になされるようにすること。

③　作業間の連絡調整は、施設内で計画されている陸運事業者の労働者が関わる全ての荷役作

業について、その内容、作業場所とその範囲、作業時間等を記入した書面を作成し、各荷役作業の班長及び作業者等に交付すること等により、安全な作業を確保すること。

④　陸運事業者の労働者に対して、荷役作業の現場において、墜落時保護用の保護帽の着用やフォークリフトの用途外使用の禁止など法令に違反しないよう、必要な指導を行うこと。また、当該作業に関し、法令に違反していると認めるときは、是正のため、必要な指示を行うこと。

【解説】

1　複数事業者の労働者が混在（共同）して荷役関係作業を行っている場合は、連絡調整の不備等により労働災害が発生するリスクが高まります。

2　荷主等として、これらのリスクを回避するために必要な作業間の連絡調整等を行うことを求めています。

3　なお、荷役作業時には、法令で定められた作業はもちろん、それ以外の場合でも必ず保護帽を着用するように指導することを求めていますが、この場合の保護帽については効果の大きな墜落時保護用を着用するようにします。この墜落時保護用の保護帽の留意事項については、「荷役安全作業マニュアル」に記載がありますので参考にしてください。

(5)　自社以外の者にフォークリフトを使用させる場合の事項等

①　運転技能講習修了証を携帯していることを確認すること。なお、最大荷重１トン未満のフォークリフトの場合は特別教育を受けていることを確認すること。

②　フォークリフトを貸与する場合、定期自主検査を実施し、安全性の確認がなされたものを貸与すること。

③　作業者が資格等を持っていない場合、必要な資格等を持っている自社の作業員に使用させること。

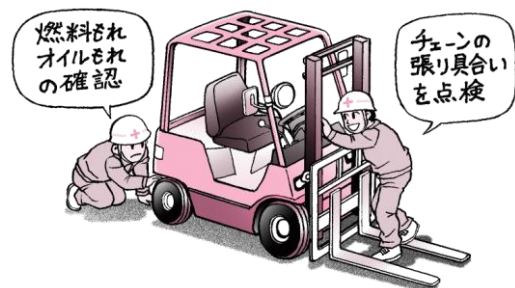
【解説】

1　陸運事業者の従業員等が、荷主等の所有するフォークリフトを使用して作業を行う場合は、陸運事業者が法令に従った作業を行うよう、荷主等に資格等の確認、フォークリフトの定期自主検査実施済み確認などを行うよう求めています（荷役安全作業マニュアルにも、「荷主等による配慮」として、同様のことが記載されています）。

　また、フォークリフトは重量があり、一旦事故になると大変重大な災害に結びつく可能性が高いことから、法令でその日の作業を開始する前に異常の有無等を点検することが義務付けられています。こうした日々の点検は荷主等において行うことが望まれます。

2　点検項目は次のとおりです。

　(1)　制動装置及び操縦装置の機能
　(2)　荷役装置及び油圧装置の機能
　(3)　車輪の異常の有無
　(4)　前照灯、後照灯、方向指示器及び警報装置の機能

3　実際の点検ではチェックリストを使用するのが一般的です。また具体的な点検方法については、市販の点検用ＤＶＤなどが参考となります。

２　陸運事業者の実施する事項

陸運事業者は、荷役作業における労働災害を防止する主体としての責任がありますが、労働災害の大幅な減少を効果的に進めるためには、荷主等に対して作業環境の整備に係る協力を要請するなど荷主等と緊密な連携協力を図りながら、以下の対策を進めることが必要です。

なお、以下は荷役通達の別紙 1-1「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するため事業者が講ずべき措置」の概要であり、原文については、63 ページの別紙 1-1 を参照して下さい。

<基　本　的　事　項>

(1)　安全衛生管理体制の整備等

経営トップが率先して事業場における安全衛生方針を表明した上で、効果のある安全衛生管理を行うため、次のことに留意をして、各級管理者の役割、責任、権限を明確にした安全衛生管理体制を整備します。

①　次の安全衛生の管理者、作業の指揮者の選任
　ア　総括安全衛生管理者、安全管理者、衛生管理者、安全衛生推進者、交通労働災害防止担当管理者
　イ　はい作業主任者、車両系荷役運搬機械等作業指揮者、積卸し作業指揮者等
②　安全衛生管理体制や各管理者の職務・権限等を文書化した「安全衛生管理規程」の作成、整備
③　リスクアセスメント実施担当者の選任など実施体制の整備
④　設定した目標を達成するための年間安全衛生計画の作成とその実施、評価、改善
⑤　安全衛生委員会等労働者からの意見聴取の場での災害防止についての調査審議

(2)　荷主等との連携協力による安全対策の推進

陸運事業者は、荷主先等での労働災害や複数の事業者の労働者による混在作業における労働災害を防止するため、次の事項に留意し、荷主等と連携して安全対策を進めるようにします。

なお、元請事業者は、下請事業者に対して連絡調整事項を伝達するとともに、下請事業者が行う安全衛生教育に対する資料の提供、講師の派遣等必要な支援を行うようにします。

①　荷主等に対して、運送契約時において、荷役作業の有無、運搬方法、作業の分担等の作業条件及び作業場所の環境、作業の留意点等の連絡調整にかかる事項について、別添 1「運送契約時に必要な連絡調整に係る事項」を参考に文書により適切な取決めを行い、その内容を作業者全員に伝達すること。

②　荷主等に対して、運送の都度、事前に荷役作業の有無、運搬物の重量、荷役作業方法等荷役作業の内容を、別添 2「安全作業連絡書」を参考に確認すること。その上で、運転者等に対して、荷役作業の内容等を周知するとともに、必要な安全対策を指示すること。

③　荷役作業を行う可能性がある場合には、安全な作業方法の確立について、当該荷主と協議する場を設けるよう荷主に対して働きかけること。特に、死傷災害の多くを占める荷役作業における墜落・転落災害の防止については、高所での作業をできる限り避ける作業方法とするとともに、作業床、手すり、墜落防止柵の設置等の設備面の対策について荷主等に対して協力要請すること。

④　荷主等との連携協力によりリスクアセスメントを実施し、墜落災害防止用の設備面での対策、適切な作業計画、作業手順書の作成等適切なリスク低減措置を講じること。

(注) ③、④の「設備面の対策」は、厚生労働省の「荷役安全設備マニュアル」が参考になります。

(3)　適切な作業計画及び作業手順書の作成による安全な荷役作業方法の確立

安全な荷役作業方法を確立するため、作業計画及び作業手順書の作成に当たっては次の点に留意します。

なお、墜落等の危険のある作業には、墜落時保護用の保護帽を必ず着用させることが必要です。

①　荷役作業を行う場合には、作業場所の状況、フォークリフト等の荷役運搬機械の使用の有無及び使用する場合の種類と能力、荷の種類と形状、重量等に適応する作業計画を作成し、作業者に周知・徹底すること。なお、荷役運搬機械に係る作業計画を作成するに当たっては下記(4)のリスクアセスメントの結果を踏まえたものとすること。

②　作業計画に基づき、荷役作業の安全の確保に十分配慮した作業手順書を作成し、関係作業者等に周知すること。

③　荷主先等での荷役作業における作業計画、作業手順書の作成に当たっては、荷主等との協議の場等を活用するなどにより荷主等と連携すること。

④　労働者に荷役作業を行わせる場合、労働者の疲労に配慮して十分な休憩時間を確保すること。なお、事前に予定をしていない荷役作業を行わせる場合は、必要な休憩時間の確保のため、走行計画を変更すること。

⑤　荷役作業による労働者の身体負荷を減少させるため、台車、テールゲートリフター等適切な荷役用具・設備の車両への備付け又はフォークリフト等の荷役運搬機械の使用に努めること。

⑥　貨物自動車に荷を積載して走行させる場合は、特に次の事項を徹底すること。

ア　最大積載量を超えないこと。

イ　偏荷重が生じないように積載すること。

ウ　荷崩れ又は荷の落下を防止するため、荷にロープ又はシートをかける等の措置を講ずること。

(4)　機械設備に係る安全性の確保

①　適正な方法による機械の使用及び検査等の適正な実施

車輌系荷役運搬機械（フォークリフト等）をはじめとする機械設備の使用に当たっては、製造者等から提供される使用上の情報（危険情報）を活用してリスクアセスメントを行い、その結果に基づき適切な危険防止対策を講じます。また、車両系荷役運搬機械について、法令に定められた適正な方法による作業を行うとともに、定期自主検査、作業開始前点検、修理等を適正に実施します。

②　荷役作業の墜落防止等設備に係る安全性の確保

作業床、手すり、柵、防網等墜落・転落防止等の設備については、荷主等に協力を要請することにより、適正な構造要件を確保するとともに適宜点検、整備を励行することによりその安全の確保を徹底します。

③　リース業者等の措置への対応

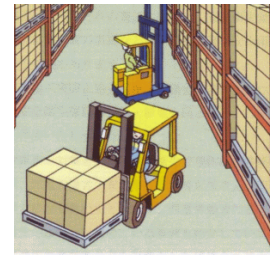
リース業者が貸与する機械設備については、その点検整備状況について確認します。

(5)　安全衛生教育等の推進

①　法定の資格等の取得

最大荷重１トン以上のフォークリフトの運転業務等の危険な業務等については、労働安全衛生法（以下「安衛法」という。）に基づく資格、技能講習の受講が必要であり、これらの資格を計画的に取得させます。

《陸運業関係の安衛法に基づく資格、技能講習の受講が必要な危険な業務等》

・最大荷重１トン以上のショベルローダーの運転業務
・最大荷重１トン以上のフォークローダーの運転業務
・最大荷重１トン以上のフォークリフトの運転業務
・高さ２メートル以上のはいのはい付け、はい崩し等の作業における作業主任者の職務
・つり上げ荷重が５トン以上の移動式クレーン運転業務
・つり上げ荷重１トン以上の移動式クレーンの玉掛け業務
・つり上げ荷重が１トン以上５トン未満の移動式クレーン運転業務

②　安全衛生教育

安全衛生教育の実施にあたっては、安衛法、同法に基づく「能力向上教育に関する指針」、「安全衛生教育に関する指針」、「安全衛生教育推進要綱」に基づき、それぞれの労働者の職務の内容に応じ、対象者、実施時期、教育内容等を適切に定めるとともに、労働者の職業生活を通じた中長期的な推進計画を整備します。

特に、陸運業における労働災害の８割は貨物自動車運転者が被災していることから、貨物自動車運転者に対する「雇入時等の安全衛生教育」（安衛則第 35 条）の充実に留意します。

なお、これらの教育を事業者のみで行うことが困難な場合は、陸災防等の安全衛生関係団体等が実施する安全衛生教育を計画的に受講させます。

《陸運業関係の主な安全衛生教育》

・雇入時等の安全衛生教育
・フォークリフトの運転の特別教育(最大荷重１トン未満)
・小型移動式クレーンの運転の特別教育(つり上げ荷重１トン未満)
・フォークリフト運転業務従事者教育
・車両系荷役運搬機械等作業指揮者教育
・積卸し作業指揮者教育
・危険予知訓練(交通・荷役)
・リスクアセスメント教育
・腰痛予防管理者教育

③　荷役作業現場の作業責任者に対する教育

荷役作業現場において作業指揮をする責任者に対しては、安全な荷役作業方法について、「職長教育に準ずる安全衛生教育」を実施します。

(6)　腰痛予防対策

陸運業においては、荷役作業において重量物を取り扱う機会が多いこと、また、長時間の車両運転を行うことが多いことから、「職場における腰痛予防対策指針」（平成 6 年 9 月 6 日付基発第 547 号）に基づき、重量物取扱い作業、長時間の車両運転等の作業の作業態様別の対策を講じるとともに、重量物取扱い作業等に常時従事する労働者に対し「腰痛予防のための労働衛生教育」を実施するようにします。

(7)　派遣労働者の安全衛生の確保

派遣労働者の安全衛生の確保については、「派遣労働者に係る労働条件及び安全衛生の確保について」（平成 21 年 3 月 31 日付基発第 0331010 号）に基づき、派遣先事業者として派遣労働者の危険又は健康障害を防止するための措置を現場の状況に即して適切に講ずるとともに、それぞれの責任区分に応じた安衛法上の措置を講じる必要性から、派遣元事業者との連絡調整を的確に実施するようにします。

＜荷役作業別の労働災害防止上の重要事項＞

(1)　人力荷役作業の各作業（荷の積卸し作業、荷締め・シート掛け等作業）に共通の事項

貨物自動車からの荷の積卸し作業などの人力荷役作業においては、墜落・転落災害が最も多いことから、これによる労働者の危険を防止するため、次の事項を実施するようにします。

① 平荷台の上での作業や荷の上の移動は可能な限り避け、地上での作業や移動とすること。
② 平荷台上での作業を行わせる場合には、墜落防止のため、荷台の周囲に墜落防止柵、作業床等を設置すること。
③ 床面と平荷台、床面と平荷台の周囲に設けた作業床との昇降については、安全に昇降できる設備を設置すること。
④ 箱型荷台上で作業を行わせる場合には、背を荷台外側に向けた姿勢で作業を行わせないこと。また、その姿勢で後ずさりさせないこと。
⑤ 上記②及び③の措置について、作業が荷主先等で行われる場合には、荷主等に対して協力を要請するなど連携協力の上で講じること。
⑥ 墜落時保護用の保護帽を着用させること。
⑦ 雨天時に荷や荷台上で作業させる場合は、ＪＩＳ適合品で［Ｆ］マークが表示されている耐滑性のある靴を使用させること。

（注）「荷役作業別の対策」の詳細は、「荷役安全作業マニュアル」が参考になります。

(2)　各人力荷役作業（荷の積卸し作業、荷締め・シート掛け等作業）に特有の事項

① 荷の積卸し作業

ア　荷主先等において荷主等の労働者と荷の積卸し作業を共同で実施する場合、あらかじめ、作業の役割分担を明確にした上で、作業間の連絡調整を十分に行うこと。

イ　フォークリフト等による荷の積卸しの際に荷や荷台の上で作業を行う場合は、当該フォ

ークリフトの作業範囲に立ち入らないとともに、フォークリフト等の運転者から見える立ち位置を確保すること。

ウ　荷台のあおりを立てる場合には必ず荷台にロックをかけて固定すること。

② 荷締め作業

ア　作業時の貨物自動車の逸走を防止するため、車止め等の措置を講ずること。

イ　あおりの上に立つ場合には、あおりが荷台に固定されていることを確認すること。

ウ　荷締め器具の機能について、作業前に点検を行うこと。

③ シート掛け・シート外し作業

ア　地上で行うこと。地上で行うことができない場合には荷台の周囲に作業床を設け、作業床上で行うこと。

イ　シートが荷やあおりなどに引っ掛かった場合に、無理に引っ張らないようにすること。

(3) 取扱い運搬作業

荷の取扱い運搬作業においては、「無理な動作」による災害が最も多いことから、「職場における腰痛予防対策指針」における「重量物取扱い作業」の対策に基づき、自動化省力化、取扱重量、荷姿改善、作業姿勢・動作、取扱時間等に留意する他、特に次の点に着目して、作業負担を軽減するようにします。

① 荷に正しく向き、膝を軽く曲げ、腰を落とし、背筋を伸ばしてしっかり持つこと。

② 床上 50 ㎝以下又は胸より高い位置で取り扱わないこと。

③ 荷物の重量が 55 ㎏を超える荷は２人以上又は台車により取り扱うこと。

(4) フォークリフトによる荷役作業

フォークリフト作業においては、墜落・転落、はさまれ・巻き込まれ、激突、あるいは激突され災害と様々な型の労働災害が発生しており、また、運転者のみならず、周囲の荷役作業者にも被害が及ぶことから、次に掲げる管理面の対策及びフォークリフトを使用する際の対策を講じるようにします。

① 作業を行う前の管理面の対策

ア　作業計画の作成及び周知

当該作業に係る場所の広さ、地形、荷の種類等に適用する作業計画を定め、その作業計画により作業を行わせること。

イ　作業指揮者の選任

フォークリフトを用いて作業を行うときは、「車両系荷役運搬機械等作業指揮者」を定め、作業計画に基づき荷役作業の指揮を行わせること。なお、作業指揮者には、厚生労働省の定めるところにより「車両系荷役運搬機械等作業指揮者教育」を実施すること。

ウ　就業制限等

フォークリフトの能力に応じて、最大荷重１トン以上であれば、運転技能講習を修了した者でなければ運転できないこと（１トン未満であっても、事業者は特別教育を運転者に実施しなければならないこと。）。

エ　点検・定期自主検査の実施

作業開始前点検、定期自主検査（月次、年次）、特定自主検査（年次）を実施すること。

②　実際の作業を行う上で不安全状態及び不安全行動を防止する対策

ア　接触の防止

　フォークリフトや荷と接触する危険のある箇所への立入禁止を徹底するため、運行経路と歩道の分離、立入禁止区域の設定、標識の設置などの措置を講ずること。

イ　用途外使用の禁止

　フォークリフト等の車両系荷役運搬機械を荷のつり上げ、労働者の昇降等主たる用途以外の用途に使用してはならないこと。

ウ　作業者の服装等

　フォークリフトの運転の際には、作業衣の袖等がレバーに引っかかり不意の動作による労働災害の発生を防止するため、袖口の締まった服を着用するとともに、運転席から身を乗り出す等の行動をしないこと。

別添１

運送契約時に必要な連絡調整に係る事項

①　日時
運送日時、荷積み又は荷卸し開始及び完了時刻、車両の出発時刻又は到着時刻

②　荷の内容
荷の品名、数量、重量、荷姿、特性等

③　貨物自動車
使用車種及び台数

④　作業場所
荷積み又は荷卸し場所の地名、荷主の事業場名及び連絡先

⑤　作業場所の環境
車両の通行の可否、作業場の広さ、床面の状態及び屋内外の別、荷置き場の高さ、荷役作業に係る設備の有無、風雨･降雪時における作業の可否など

⑥　積卸し作業の留意点
積卸し作業を荷主と共同で行う場合、作業の分担方法、作業指揮者の選任方法、作業場内での合図･連絡の方法、積卸し作業指揮者の氏名及び作業者の人数など

⑦　使用機械設備
積卸し作業に必要となるフォークリフト等の荷役運搬機械や、手押し車等の用具について、荷主又は陸運事業者いずれの所有によるものを使用するか、また、その種類、形式、能力、使用数及び点検整備状況、さらに荷役運搬機械の運転者の所属及び氏名など

⑧　墜落防止用設備
作業床、手すり、柵、防網等墜落・転落防止等の設備の荷主先での設置の有無。無の場合、それに替わる代替措置の提示等

⑨　付随する資格の要否
フォークリフト、クレーン等については、法定要件に応じて、免許、技能講習修了等の資格又は特別教育実施。また、はい作業主任者の選任を要するときはその資格、酸素欠乏危険場所に該当する場合には、酸素欠乏危険作業主任者の資格。

別添 2

安　全　作　業　連　絡　書

発　地		着　地	
積込作業月日	１０月１日（月）	取卸作業月日	１０月１日（月）
積込開始時刻	９時００分	取卸開始時刻	１４時００分
積込終了時刻	１０時００分	取卸終了時刻	１５時００分
積込場所	1. 屋内　2. 屋外 1. 荷主専用荷捌場 2. ﾄﾗｯｸﾀｰﾐﾅﾙ 3. その他（　　）	取卸場所	1. 屋内　2. 屋外 1. 荷主専用荷捌場 2. ﾄﾗｯｸﾀｰﾐﾅﾙ 3. その他（　　）

積荷		
	品　名	飲料水ダンボール箱
	(危険・有害性)	有　・　無（　　）
	数　量	１００箱
	総重量	２，０００kg（２０ kg/個）
	積　付	1. バラ　2. ﾊﾟﾚﾀｲｽﾞ　3. その他（　　）

積込作業			取卸作業		
	作業の分担	1. 荷主　2. 運送業者側 3. 荷主・運送業者共同		作業の分担	1. 荷主　2. 運送業者側 3. 荷主・運送業者共同
	作業者数	１名		作業者数	２名
	使用荷役機械	有・無 1. ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ 2. その他（　　）		使用荷役機械	有・無 1. ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ 2. その他（　　）
免許資格等		1. ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ　2. 玉掛け 3. はい作業 4. その他（ ）	免許資格等		1. ﾌｫｰｸﾘﾌﾄ　2. 玉掛け 3. はい作業 4. その他（ ）

その他特記事項　※「安全靴、保護帽を着用のこと」など安全上の注意等を記入すること。

・取卸作業では安全靴、墜落時保護用保護帽を必ず着用すること。
・積込作業は荷主側が行うので荷台には乗らないこと。
・取卸作業は共同作業となるので、着地荷主側で選任されている作業指揮者の指示に従うこと。

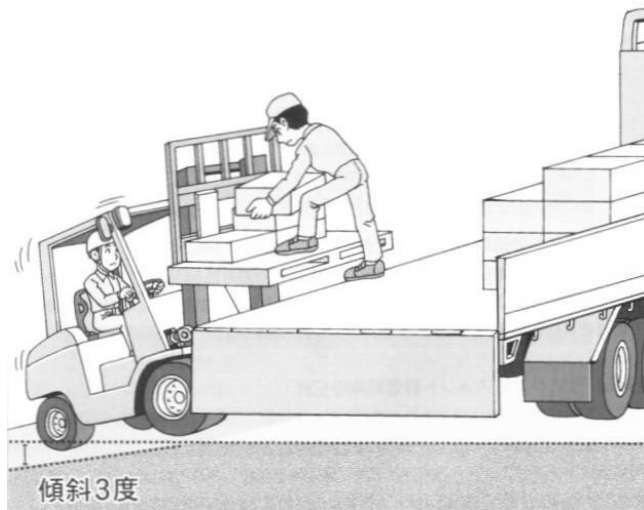
（注）参考のため、厚生労働省通達で示された「安全作業連絡書」に記載例を追加した。

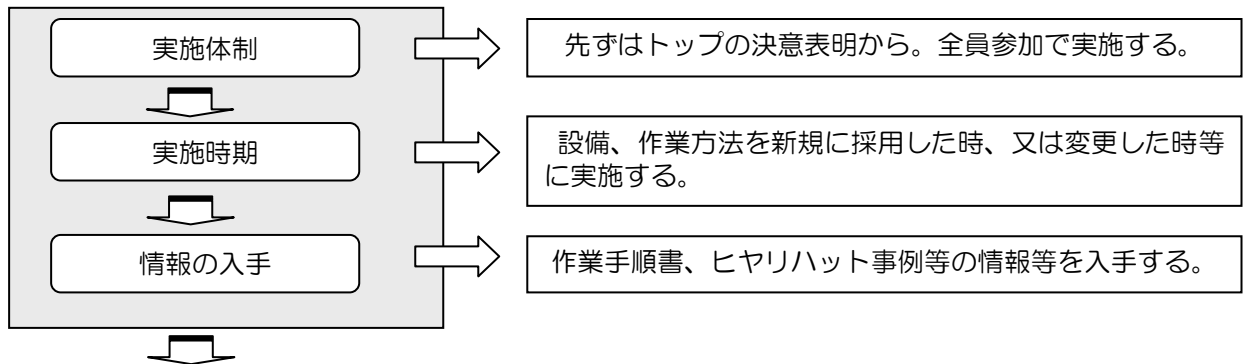
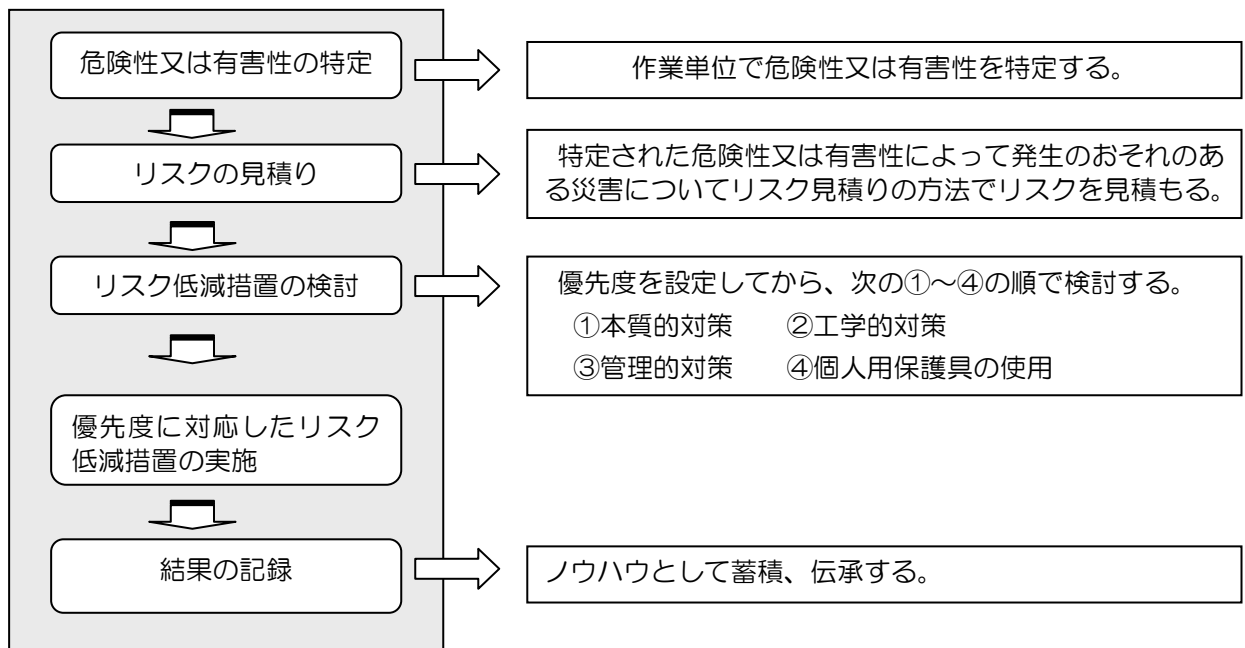
第３　荷役作業におけるリスクアセスメントの実施例

荷役作業の現場にある様々なリスクを見つけ出し、災害に至る前に、先手を打って対策を施し、リスクの除去・低減措置を行い、更なる労働災害の減少を図るための手法の一つがリスクアセスメントです。

１　荷主等として行う荷役作業のリスクアセスメント（実施手順）

陸運事業者従業員の災害防止の観点で、次の作業を参考に、荷主等としてのリスクアセスメントの実施手順を学ぶこととします。

【参考事例】

【作業内容】
・フォークリフトと人力作業でトラックから段ボールを卸しています。
・床面が３度傾斜しています。
・フォークをリフトしたまま作業を行っています。
・フォークリフト運転者は荷主等の従業員で、荷台の上の作業者は陸運事業者のトラックの運転者です。

リスクアセスメントのおよその流れは次ページの図のとおりです。この図と以下の説明を参考にリスクアセスメントを進めます。

リスクアセスメントの流れ

(1)　実施体制（経営トップの決意表明と推進組織）

社長あるいは工場長がリスクアセスメント導入を安全衛生管理活動の一環として実施することを決意表明します。

リスクアセスメントの実施体制は、リスクアセスメント担当者を安全管理者（荷役現場担当部署の製造部長など）とし、複数のライン管理者（荷役現場担当部署の製造課長など）もリスクアセスメント推進メンバーに入り実施します。また、現場をよく知る職長や作業者も参加することが望ましいでしょう。

(2)　実施時期

実施時期については、設備又は作業方法を新規に採用した場合や変更した場合、労働災害が発生した場合等がありますが、「まずはリスクアセスメントをやってみよう」ということで、危ないと思われる作業・作業場所を対象として、できるところからリスクアセスメントを始めることが望ましいでしょう。

(3)　情報の入手

入手すべき情報としては、次のものがあります。

①　作業手順書、機械の取扱説明書等

②　災害事例、ヒヤリハット事例等

(4)　危険性又は有害性の特定

リスクアセスメント担当者は、リスクアセスメント推進メンバーとともに、職場の作業工程ごとにすべての作業を対象に、危険性又は有害性を特定し、発生のおそれのある災害を特定します。参考事例では、荷台上の作業者について、次のような災害が発生するおそれがあると考えられます。

【危険性又は有害性と発生するおそれのある災害例】

- ・　床面が傾斜しているため、駐車ブレーキが甘いとフォークリフトが後退して、作業者が隙間から墜落する。
- ・　作業者がパレットに足を乗せた時、フォーク上のパレットが傾き、作業者が転落する。
- ・　素手で段ボールを取り扱っているので、手を負傷する。

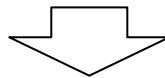
(5)　リスクの見積り

「危険性又は有害性と発生のおそれのある災害」ごとに、リスクを見積もります。リスクの見積りにはマトリクスを用いた方法、数値化による方法等がありますが、ここでは、例としてマトリクス法を用いた方法を示します。

【危険性又は有害性と発生するおそれのある災害例】の中の、「作業者がパレットに足を乗せた時、フォーク上のパレットが傾き、作業者が転落する。」を例として見積もりを行うと次の枠内のようになります。

次ページの表 4「負傷又は疾病の重篤度の区分」、表 5「負傷又は疾病の可能性の度合」により負傷又は疾病の重篤度、可能性を区分し、それをもとに表 6「リスクの見積り表」により、リスクレベル（対策の優先度）を見積ります。

①　負傷又は疾病の「重篤度」：休業災害（1ヶ月以上のもの）　　⇒　致命的・重大（×）

②　負傷又は疾病の「可能性」：日常的に行われる作業に伴うもので回避可能
⇒　可能性が高い（×）

リスクレベル（対策の優先度）：直ちにリスク低減措置を講ずる必要がある（Ⅲ）

重篤度 可能性	致命的・重大 （×）	中程度 （△）	軽度 （○）
可能性が高い　（×）	**Ⅲ**	Ⅲ	Ⅱ
可能性がある　（△）	Ⅲ	Ⅱ	Ⅰ
可能性がほとんどない　（○）	Ⅱ	Ⅰ	Ⅰ

表４　負傷又は疾病の重篤度の区分

負傷又は疾病の重篤度	内容の目安
致命的・重大（×）	・死亡災害や身体の一部に永久的損傷を伴うもの ・休業災害（1ヶ月以上のもの） ・一度に多数の被災者を伴うもの
中程度（△）	・休業災害（1ヶ月未満のもの） ・一度に複数の被災者を伴うもの
軽度（○）	・不休災害やかすり傷程度のもの

表５　負傷又は疾病の可能性の区分

負傷又は疾病の可能性	内容の目安
可能性が高い（×）	・日常的に長時間行われる作業に伴うもので回避困難なもの ・日常的に行われる作業に伴うもので回避可能なもの
可能性がある（△）	・非定常的な作業に伴うもので回避可能なもの
可能性がほとんどない（○）	・稀にしか行われない作業に伴うもので回避可能なもの

表６　リスクの見積り表

重篤度／可能性	致命的・重大（×）	中程度（△）	軽度（○）
可能性が高い（×）	Ⅲ	Ⅲ	Ⅱ
可能性がある（△）	Ⅲ	Ⅱ	Ⅰ
可能性がほとんどない（○）	Ⅱ	Ⅰ	Ⅰ

＜リスクレベル（対策の優先度）＞

Ⅲ：直ちにリスク低減措置を講ずる必要がある。措置を講ずるまで作業停止する必要がある。十分な経営資源を投入する必要がある。

Ⅱ：速やかにリスク低減措置を講ずる必要がある。措置を講ずるまで使用しないことが望ましい。優先的に経営資源を投入する必要がある。

Ⅰ：必要に応じてリスク低減措置を実施する。

(6)　リスク低減措置の検討及び実施

リスク低減措置の検討を行う場合、法令に定められた事項があるときは、それを必ず実施します。その上で追加のリスク低減措置を検討します。その検討にあたっての優先順位は以下のとおりであり、図で整理したものが次ページになります。

【リスク低減措置の優先順位】

①　本質的対策

危険作業をなくしたり、見直したりして、仕事の計画段階からの除去又は低減の措置をとります。

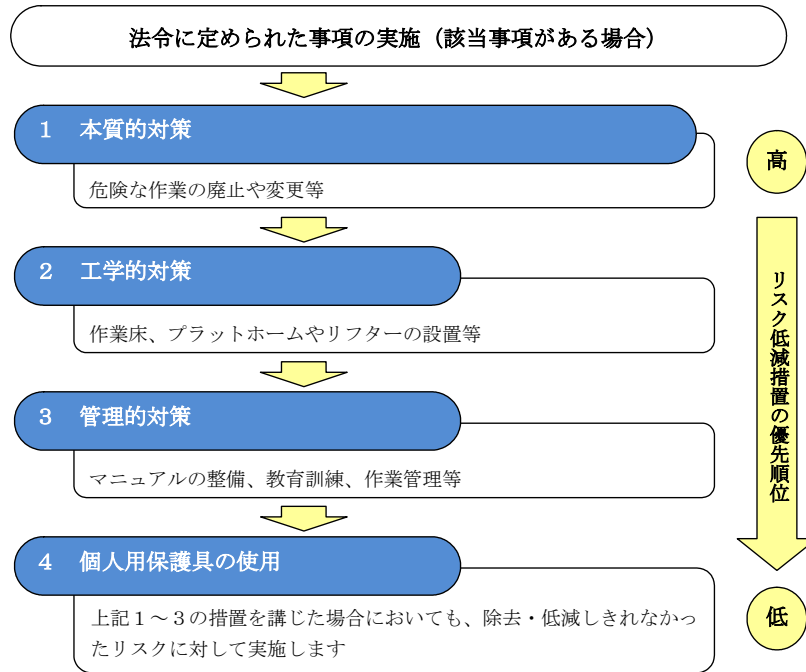
②　工学的対策

作業床、プラットホームやリフターの設置等の工学的対策（物的対策）を行います。

③　管理的対策

マニュアルの整備・教育訓練・作業管理等の管理的対策を行います。

④　個人用保護具の使用

保護手袋など個人用保護具を使用します。

リスク低減措置の検討に際しての優先順位について

参考事例での検討結果例は次のとおりです。陸運事業者によるリスク低減措置と、荷主等によるリスク低減措置の例を記載しています。

参考事例での荷台上の作業者（陸運事業者の運転者）のリスク低減措置の例

	陸運事業者による リスク低減措置	荷主等によるリスク低減措置	
	陸運従業員の災害防止	陸運従業員の災害防止	備　考
① 本質的対策	パレット荷とし、荷台上での作業を行わないようにする（荷主等へ依頼）。 ⇒ リスクレベル Ⅰ （重篤度〇、可能性〇）	パレット荷とし、荷台上での作業を行わないようにする。 ⇒ リスクレベル Ⅰ （重篤度〇、可能性〇）	運転者が荷役作業を行わない契約も考えられるが、その場合は荷主等の作業員が荷台上で作業することになり、同様のリスクが発生する。
② 工学的対策	安全帯取付け設備を建屋に設置し、安全帯を付けて作業を行う。（荷主等へ依頼） ⇒ リスクレベル Ⅰ （重篤度〇、可能性△）	安全帯取付け設備を建屋に設置し、安全帯を付けて作業を行う。 ⇒ リスクレベル Ⅰ （重篤度〇、可能性△）	
③ 管理的対策	パレットをトラックの荷台上に置いて作業する（荷主等へ依頼）。荷主等と協力して安全作業手順書を作成する。 ⇒ リスクレベル Ⅰ （重篤度〇、可能性〇）	パレットをトラックの荷台上に置いて作業することを含む、荷の積卸しの安全作業手順書を作成する。 ⇒ リスクレベル Ⅰ （重篤度〇、可能性〇）	荷主等の作業員が作業する場合は、その作業員にも安全作業手順書の教育を徹底する。
④ 個人用保護具の使用	墜落時保護用保護帽を必ず着用する。 ⇒ リスクレベル Ⅲ （重篤度△、可能性×）	墜落時保護用保護帽の着用を指導する。 ⇒ リスクレベル Ⅲ （重篤度△、可能性×）	荷主等の作業員が作業する場合は、その作業員についても墜落時保護用保護帽の着用を徹底する。

（注）表のリスクレベルはリスク低減措置実施後のリスクレベルのことである。

(7)　リスクアセスメント実施状況の記録と見直し

検討されたリスクとリスク低減措置案、さらにその措置案を実施した後のリスクレベルについて、リスクアセスメント担当者等による会議（または安全衛生委員会等）で審議し、事業場としてリスク低減措置の実施上の優先度を判断し、具体的な活動へと進みます。

また、リスクアセスメントの実施結果が適切であったかどうか、見直しや改善が必要かどうかを検討し、次年度以降のリスクアセスメントを含めた安全衛生目標と安全衛生計画の策定、さらに安全衛生水準の向上に役立てることが望まれます。リスクアセスメント実施一覧表は、例えば次ページのような形で実施し、記録として保存することが望まれます。

（参考）　「リスクアセスメント実施一覧表」によるリスクアセスメント等の実施例（参考事例）
（リスク見積りからリスク低減措置まで）

リスクアセスメント実施一覧表（参考事例）

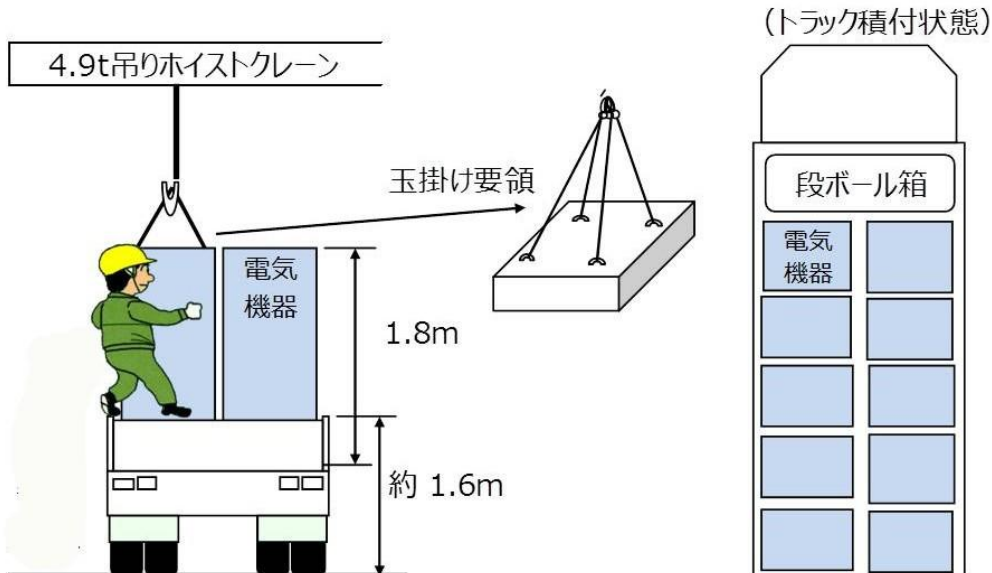
① 作業名（機械・設備）	②危険性又は有害性と発生のおそれのある災害	③すでに実施している対策とリスク見積り				④法令上の措置と措置後のリスク見積り				⑤追加のリスク低減措置案と措置後のリスク見積り			
		実施している災害防止対策	重篤度	可能性	リスクレベル	法令上の措置	重篤度	可能性	リスクレベル	追加のリスク低減措置	重篤度	可能性	リスクレベル
荷の積み卸し作業（トラック荷台上）	①　床面が傾斜しているため、駐車ブレーキが甘いとフォークリフトが後退して、作業者が隙間から墜落する。	・フォーク上のパレットに足をかけないよう口頭で注意	×	×	Ⅲ	①荷台上の作業員は保護帽（墜落時保護用）を着用する（安衛則 151条の74） ②車両系荷役運搬機械等作業指揮者の選任（則 151条の4） ③積卸し作業指揮者の選任（則 151条の70）	△	△	Ⅱ	走行床面の傾斜をなくす。	○	○	Ⅰ
	②　作業者がパレットに足を乗せた時、フォーク上のパレットが傾き、作業者が転落する。	・フォーク上のパレットに足をかけないよう口頭で注意	×	×	Ⅲ	①②③は上記と同じ	△	△	Ⅱ	①パレットをトラックの荷台上に置いて作業する。 ②安全帯を付けて作業を行なう。 ③荷の積卸しの安全作業手順書を作成する。	○	○	Ⅰ
	③　素手で段ボールを取り扱っているので、手を負傷する。												

（注）荷主等として当該作業についてのリスク低減措置を行った場合の、荷台上の作業員（陸運事業者）の作業のリスク低減措置を検討。
現行の対策についての見積り、次に法令上の措置の見積り　そして追加のリスク低減措置を行うことでリスクレベルが変わることがわかる。

２　荷主等として行う荷役作業のリスクアセスメント（演習）

次の演習事例（15 ページの災害事例 3 の作業）について、51 ページのリスクアセスメント実施一覧表の空欄（⑤）にリスク低減措置を検討・追加しリスクアセスメントを実施します。

ここでは、荷主等として、貨物自動車運転者 A の災害の危険性についてリスクアセスメントを行うこととします。

【演習事例】

【作業内容】トラック荷台からの荷卸し作業

① 貨物自動車運転者 A は、工場で電気機器（高さ：1.8m、幅：1.1m、奥行き：0.8m、重量：850kg）10 台と関連部品の段ボール箱を 10t 積みトラックに積み、荷卸し先の設備業者の器材倉庫へ輸送した。

② 荷卸し先での作業は、A が車上で玉掛け、設備業者社員 B が 4.9t 吊りホイストクレーンの操作、玉掛けワイヤーの取り外しを行うもの。

③ A はあおりに乗って玉掛けワイヤーを電気機器上面のアイボルトにシャツクルで玉掛けをする。

④ A の「巻上げ」合図に従い、設備業者社員 B が「巻上げ」を行い、荷卸しを行っている。

（注 1）A、B とも労働安全衛生法関係の資格（技能講習修了等）はなく、また特別教育も受けていない。
（注 2）運送業者と工場での輸送契約は、「車上受け、車上渡し契約」であった。
（注 3）保護帽は着用していたが飛来・落下用であった。

(1)　危険性又は有害性と発生のおそれのある災害（例）

① 不安定なあおりの上で作業を行っているため誤って墜落する。

② つり上げた荷が振れて、あおりの上で荷振れ防止で手を添えていた作業者がバランスを崩し墜落する。

③ つり上げた荷が振れて、荷振れ防止で手を添えていた作業者が手をはさまれる。

④ 墜落時保護用保護帽を着用していないので、墜落し、重大なけがを負う。

(2)　リスクの見積りとリスク低減措置等（例）

次ページの「リスクアセスメント実施表」を参照してください。

【リスク低減措置の検討例】

下表は、発生のおそれのある災害として「つり上げた荷が振れて、あおりの上で荷振れ防止で手を添えていた作業者がバランスを崩し墜落する。」を例にリスク低減措置を検討したものです。

検討項目	リスク低減措置（検討）
本質的対策	・輸送契約で「車上受け、車上渡し契約」となっているので、運転者に荷役作業をさせないよう荷主等の作業者に徹底する。 ・輸送の都度、「安全作業連絡書」（P41）等の内容を陸運事業者に連絡する。 ・以上について徹底を期すため荷主等の従業員に教育を行う。
工学的対策	・玉掛け作業者等があおりの上で作業をしないように、作業床を確保するか作業台を用意してその上で作業させる。 （例） 作業床の設置：　事例 1（P54）、設備例 1（P58）、設備例 2（P59） 安全帯取り付け設備：事例 2（P56）、事例 3（P57）
管理的対策	・電気機器を車両前方、段ボール箱を後方に積み込み、先に段ボール箱を積卸すことによりクレーン作業時の作業場所を確保できる。このような作業手順書を作成する。 ・荷の振れ止めはロープ等を使用し、地上から行う。 ・作業前に有資格者等が必要な作業かどうかを確認し、有資格者であることを確認する。 ・積卸し作業指揮者を荷主側で選任して作業を行う。
個人用保護具の使用	・墜落時保護用保護帽を着用させる。

（参考）「リスクアセスメント実施一覧表」によるリスクアセスメント等の実施例（演習例）

リスクアセスメント実施一覧表（演習例）

① 作業名（機械・設備）	②危険性又は有害性と発生のおそれのある災害	③すでに実施している対策とリスク見積り				④法令上の措置と措置後のリスク見積り				⑤追加のリスク低減措置案と措置後のリスク見積り			
		実施している災害防止対策	重篤度	可能性	リスクレベル	法令上の措置	重篤度	可能性	リスクレベル	追加のリスク低減措置	重篤度	可能性	リスクレベル
荷の積み卸し作業（トラック荷台上）	① 不安定なあおりの上で作業を行っているため誤って墜落する。	・クレーン運転者の保護帽着用	×	×	Ⅲ	①荷台上の作業員は保護帽（墜落時保護用）を着用する（安衛則 151 条の 74） ②玉掛け技能講習修了（令 20 条 16 号）	△	△	Ⅱ				
	② つり上げた荷が振れて、あおりの上で荷振れ防止で手を添えていた作業者がバランスを崩し墜落する。		×	×	Ⅲ	①荷台上の作業員は保護帽（墜落時保護用）を着用する（安衛則 151 条の 74） ②玉掛け技能講習修了（令 20 条 16 号）	△	△	Ⅱ	①P56 のあおりの上に取り付ける簡易作業床を使用させるようにする。 ②墜落時保護用保護帽を着用させる。	△	○	Ⅰ
	③ つり上げた荷が振れて、荷振れ防止で手を添えていた作業者が手をはさまれる。		×	×	Ⅲ								

（注）荷主等として当該作業についてのリスク低減措置を行った場合の、荷台上の作業員（陸運事業者）の作業のリスク低減措置を検討。

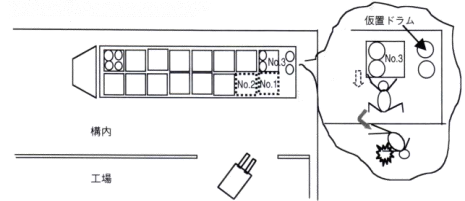
３　荷主等として行う荷役作業のリスクアセスメント（その他の演習）

前述の演習例にならって、P13 以降の災害事例 1、2、4 についてもリスクアセスメントを実施します。事例 3 も含め、災害事例としての再発防止策の例を参考までに紹介します。

＜災害事例 1＞

(1)　フォークリフトの爪がパレットに届くようにするため、荷の一部を卸し、パレットを移動するような手荷役が発生しないような作業方法にする。

(2)　トラック片側（図では下側）の荷を卸し、トラックを一旦構内から退出させ前後の向きを変えて荷卸し位置に付け、反対の片側（図では上側）を卸すようにする。

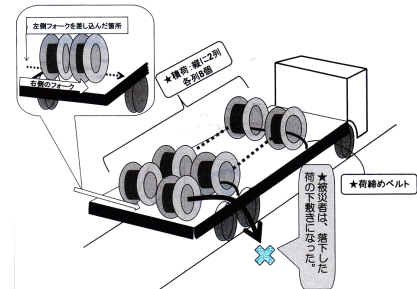
(3)　構内入口の道路状況や構内状況との兼ね合いもあるが、作業方法の変更を荷主先に依頼する。

＜災害事例 2＞

(1)　荷役作業を行う関係者間で、事前に「積卸し作業確認書」又は「安全作業連絡書」を活用し、荷役作業の安全を確保する。

(2)　フォークリフトなどの車両系荷役運搬機械等を用いて作業をする場合には、あらかじめ作業計画を作成する。

(3)　関係する作業指揮者等を事前に選任し、同作業指揮者に作業を指揮させる。

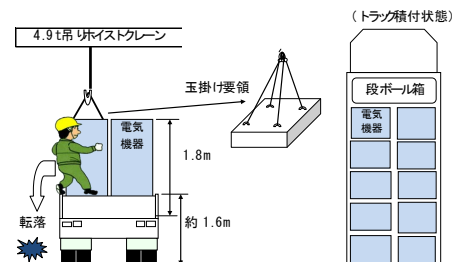
(4)　フォークで荷を持ち上げる際は、荷の重心位置等を確認するなど、その安定に細心の注意を注ぐ。

(5)　フォークリフト等又はその荷に接触することによる危険を防止するための措置を講ずる。

＜災害事例 3＞

(1)　資格の必要な作業は、有資格者が行う。

(2)　あおりに乗らず作業ができるように、作業台等を使用する。

(3)　荷の振れ止めは、ロープ等を使用する。

(4)　一の荷でその重量が 100kg 以上のものを貨物自動車へ積み卸すときは、「積卸し作業指揮者教育」を受けた者から作業指揮者を決めてその指揮で作業をする。

＜災害事例 4＞

(1)　荷の積み下ろしについて作業方法を改善する。

トラックの荷台にパイプ束等の荷を積み込むときは、

①　パイプ束にスリングベルトを取り付けたままにしておく

②　パイプ束にスリングベルトを容易に巻くことができるようにあらかじめ間隔を開けて置く

等、荷をつり下ろすときにトラック荷台上での作業をできるだけ少なくできる方法を採用する。

(2)　トラックの荷台上で作業を行うときは、作業者に保護帽を使用させる。

(3)　トラックの荷台上で行う作業について、墜落防止措置を含めた作業手順書を作成し、作業者にその内容を教育する。

第４　荷役作業における墜落・転落防止対策の事例

リスク低減措置における本質的対策、工学的対策としての「墜落・転落防止設備例」を紹介します。荷主等の構内における墜落・転落等の災害を防止に向け、参考としてください。

１　荷主側が自社構内の荷の積卸し場所等に墜落防止設備を設置した事例等

荷主等が、自社の構内でのトラックの荷役作業で墜落災害防止の設備を設置した例を紹介します。事例 1、2 は「荷役安全設備マニュアル」からの抜すいですので、詳細は同マニュアルを参照ください。

事例１　Ｘ社におけるトラック荷台等からの墜落防止設備の例

改善前

墜落の危険大

改善前

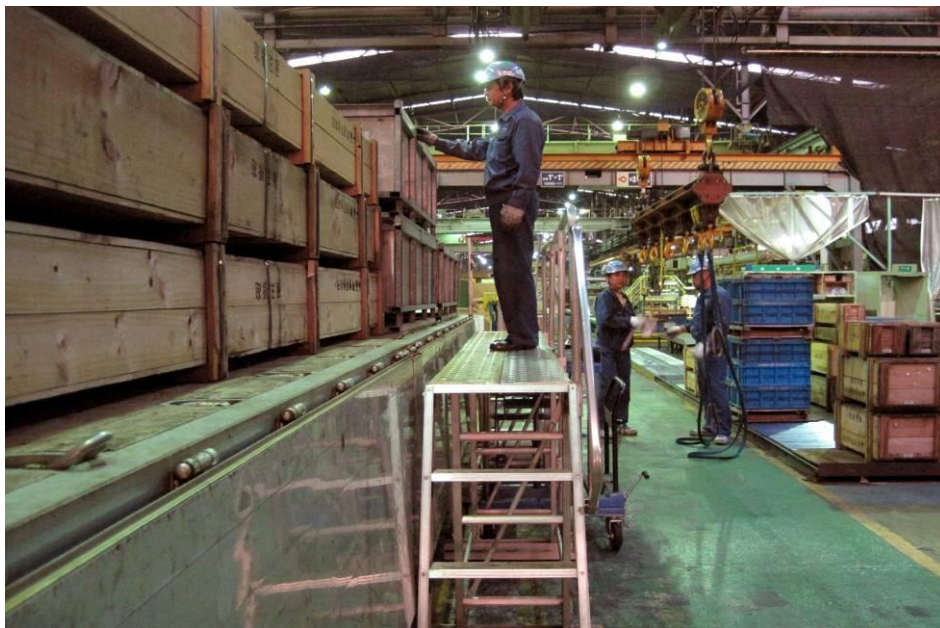
(1)　移動式プラットホーム

トラックには、通常墜落防止装置はなく、安全帯の着用も難しいです。さらに、荷を積んだ荷台上では足場の確保も困難であり、このため、荷台上でのシート掛けや保定作業時の墜落災害が危惧されます。

また、大型車両では荷台が高いため、墜落すれば大きな怪我を招くことにもなります。災害防止として、プラットホームを設置した専用の荷積場を設ければよいですが、数台の大型トレーラーを同時に収容できる専用の荷積場を何箇所も設置することはレイアウト上、困難となっています。

このため、足場の確保として、移動式プラットホームを設置したものです。

キャスター付きのリフターを利用した移動式のプラットホームで、移動にはキャスターを利用します。プラットホームの高さはリフターで調整できるため、4t車や10t車の平ボディーでも利用可能です。ただし、プラットホームの置き場所が必要となります。

移動式プラットホーム

改善後（移動式プラットホームを使用した作業）

(2)　昇降設備の設置

荷台からの飛び降り防止として、移動式の昇降設備を屋内の積降場に常設しています。

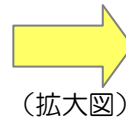
シート掛け完了寸前の状態

事例２　Ｙ社におけるタンクローリー上部からの墜落防止のための安全帯取付設備の例

タンクローリー上部での作業時の墜落防止のための屋外作業場所に安全帯取付け設備を設け、安全帯を使用して作業をしている例。

①　屋外作業場の建屋天井部分から下がっているロープを作業者安全帯に掛けて使用。天井からのロープは、巻取り式で伸縮し、墜落時はストッパーが働き固定される。

②　建屋天井にはレールを設置し、ロープ部分が移動可能なものとし、作業者の移動が容易なものとしている（運転手が安全帯を着けても移動できる）。

（拡大図）

建屋天井に設置したレールと安全帯

事例３　Ｚ社におけるシート掛け時の墜落防止のための安全帯取付設備の例

石膏ボード製造会社の工場にて、陸運事業者が石膏ボードを現場に配送する作業事例。トラック荷台の荷にシート掛けをする作業があり、墜落防止対策を講じたもの。

① 作業マニュアルではシート掛けの後ろ向きでの作業は墜落時の危険が大きいため禁止している。
② 作業床の設置も検討したがトラックのサイズがばらばらであり困難なことから安全帯をつけての作業とし、安全帯取り付け設備を建屋側に設置した。
③ 過去に安全帯を付けたままトラックが発進する事故が発生したため、安全帯外し忘れ防止も図っている。

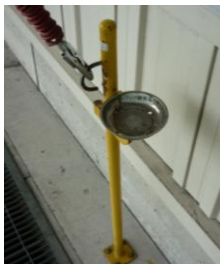
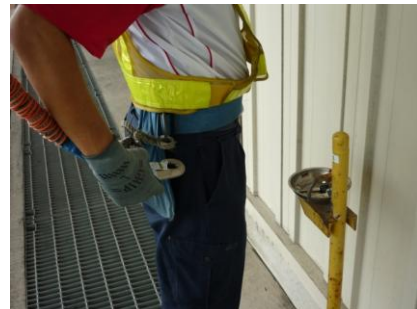
シート掛け作業（１）

シート掛け作業（２）

安全帯上部構造

安全帯下部構造（外し忘れ防止）

車両キー
受渡し皿

安全帯取り付け状況

安全帯装着方法

２　貨物自動車への作業床の設置（３つの墜落防止設備例）

陸運事業者又は荷主等が、貨物自動車の荷役作業における墜落・転落を防止するため、作業床等を貨物自動車に設置する設備例を 3 例紹介します。「荷役安全設備マニュアル」からの抜すいですので、詳細は同マニュアルを参照ください。

設備例１　あおりの上に簡易作業床を取り付けるタイプ

荷の上での作業やあおりの上での作業は墜落の危険性が高いことから、これらの作業を回避する方法として、あおりの上に簡易作業床を取り付け、この上で作業を行うものです。

荷主等の構内に置いておくか、トラックに積載し携行して使用するものです。

（特　徴）

① 危険な荷の上での作業を回避できる。

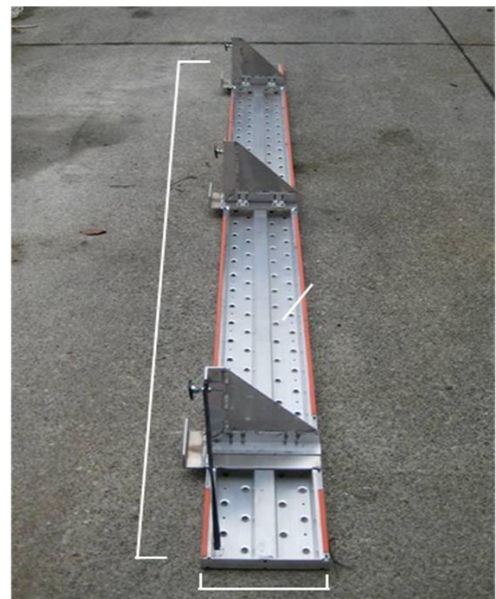
② 狭いあおりの上での作業を回避できる。

③ 合図者が立つ場所を確保できる。

（留意点）

① 手すり、安全ネット等がないため墜落防止措置としては必ずしも十分でない。

② 荷の上での作業には対応していない。

簡易作業床をあおりに取り付け歩行している様子

トラック積載型の作業床の支えのブラケットを張り出した状態（ゴムバンドでブラケットを固定している）

設備例２　あおりの上に作業床を取り付け、墜落防止柵・安全ネットを併用するタイプ

設備例１では、より簡易なものとしたため、作業床からの墜落防止設備は設けられていません。設備例２では、墜落防止柵・安全ネットを設けることで、さらに墜落防止対策を図った設備となっています。

ただし、重量がかなり大きくなることから、持ち運ぶことは困難で、この設備は荷主等の構内に据え置いておき、必要な場合に荷台に固定して使用するものです。

（特　徴）

① 危険な荷の上での作業を回避できる。
② 狭いあおりの上での作業を回避できる。
③ 墜落を防止するための柵と安全ネットを併用するため、設備例１に比べより安全である。

（留意点）

① 持ち運びが困難なため、荷主等の構内に据え置いておき、使用する。
② 床に段差があると作業床を移動できない、あるいは転倒する恐れがある。

据置型作業床をあおりに取り付けた状態

設備例３　荷台の横に墜落防止柵・安全ネットを取り付けるタイプ

安全に作業を行うためには、危険な荷の上での作業は極力避け、設備例１または設備例２による作業とすることが基本です。

しかし、やむを得ず荷の上で作業を行う場合には、墜落防止措置が必要となり、設備例３のように墜落防止柵や安全帯を使用する方法などを検討する必要があります。

設備例３は、重量がかなり大きくなることから、荷主等の構内に置いておき、必要な場合に荷台あおりに固定して使用します。

（特　徴）

① 荷の上に登って作業を行う場合は、作業位置が高くなるため、安全ネット部分を高くした。
② 荷台に近接する必要があることから、作業床は設けられていない。
③ 荷主先構内等に置いておいて使用する。

（留意点）

① 床に段差があると墜落防止柵を移動することが困難、また転倒する恐れがある。
② 保管時は倒れやすいので、転倒防止措置が必要となる。

荷主庭先据置型の墜落防止柵を荷台の横に取り付けた状態

参　考　資　料

【参考資料 1】

陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策の推進について

基発 0602 第 13 号
平成 23 年 6 月 2 日

陸上貨物運送事業(以下「陸運業」という。)における労働災害防止対策については、交通労働災害防止対策及び荷役作業に係る墜落・転落災害等防止対策を重点に置いて取り組んでいるところであるが、「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)における「(別表)成長戦略実行計画(工程表)」において、2020年までに実現すべき成果目標として「労働災害発生件数を 3 割減」が掲げられたことから、労働災害全体の減少に向けた対策を推進強化する必要がある。

陸運業における休業 4 日以上の死傷災害発生状況をみると、全産業の 1 割強を占め、そのうち、7 割が荷役作業時に発生しており、さらにそのうち「墜落・転落」災害が 3 割強と最も多くなっている。また、全産業と比べ、ここ 10 年間の労働災害の減少率は低く、災害発生率が高止まりしている状況にある。他方、
死亡災害については、昨年は増加に転じたものの、5 年前から減少傾向にあり、その 6 割を占める「交通事故」に対しては、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づき、適正な走行管理等の実施について、事業場に対して指導を行っているところである。

こうした状況を踏まえると、陸運業においては、今後、荷役作業時における労働災害を大幅に減少させることが課題となっている。

また、この陸運業における荷役作業時の労働災害の多くは、荷主、配送先、元請事業者等(以下「荷主等」という。)の事業場構内で発生しているが、これらの労働災害は荷主等が提供する荷の積卸しに係る作業環境に影響されており、陸運業の事業者(以下「陸運事業者」という。)による安全衛生対策のみでは十分な効果が上がりにくい状況にある。

このため、陸運業の労働災害防止対策においては、陸運事業者のみならず、荷主等が積極的に関与することにより、自主的な安全衛生活動の一層の推進を図るとともに、関係団体及び行政が一体となって対策を推進していく必要がある。

以上の諸状況を踏まえ、陸運業における労働災害を中長期的に減少させるため、今般、**別紙 1** のとおり「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策」を策定し、陸運業における荷役作業時の安全衛生水準のより一層の向上を図ることとしたので、その的確な実施に万全を期されたい。

なお、関係団体に対し、別紙 2 により要請したので、了知されたい。

別紙 1

陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害防止対策

1. 基本的考え方

陸上貨物運送事業(以下「陸運業」という。)においては、労働者が貨物自動車運転者又は荷役作業者として、所属する事業者による直接的な管理監督の場を離れて、荷主、配送先、元請事業者等(以下「荷主等」という。)自社以外の場所(以下「荷主先等」という。)において、自社単独又は他社の労働者と共同で作業が行われるといった作業形態についての特徴がみられる。

また、荷主等が提供する荷の積卸し現場の作業環境や荷主等が示す発注条件の影響を受けやすいといった特徴もみられる。

このような特徴から、陸運業においては、労働者が荷の積卸し作業や荷締め・シート掛け作業中に荷台や荷から墜落・転落する労働災害が最も多く発生しており、また、荷の取扱運搬作業中の動作の反動や転倒による災害、フォークリフト運転作業における激突、はさまれ災害が目立っている。

このため、陸運業の荷役作業における労働災害防止対策の推進に当たっては、陸運業の事業者(以下「陸運事業者」という。)の努力だけでは困難な面もあり、荷役作業場等を管理する荷主等が、

(1) 荷役作業場において作業床の設置等安全な作業環境を整備する
(2) 貨物自動車運転者が行う走行や荷役作業に負荷のかからない発注条件を示す

など、陸運事業者が行う安全衛生対策に対して、積極的に関与することが重要である。

ついては、陸運事業者と荷主等が密接な連携協力を図るとともに、これら事業者の関係団体、陸上貨物運送事業労働災害防止協会(以下「陸災防」という。)及び労働基準行政が一体となって、陸運業の荷役作業における労働災害防止対策を推進していくこととし、同対策の推進に当たっては、関係法令の遵守はもとより、危険性又は有害性等の調査及びリスク低減措置(以下「リスクアセスメント等」という。)の実施を促進させ、安全な作業環境を整備することにより、自主的な安全衛生活動を活性化し、もって陸運事業者が行う荷役作業における安全衛生水準の一層の向上を図ることとする。

2. 対策における関係者別実施事項

陸運事業者、荷主等及び荷主となり得る企業を会員に多く抱える商工会議所、経営者協会等の団体(以下「荷主関係団体」という。)並びに陸災防及び陸運業関係団体においては、次の実施事項を的確に実施すること。

(1) 陸運事業者

陸運事業者においては、**別紙 1-1**「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するため事業者が講ずべき措置」について、確実な実施を図ること。また、リスクアセスメント等を実施するように努めるなど、自主的な安全衛生活動を推進し、安全衛生水準の向上を図ること。

(2) 荷主等及び荷主関係団体

荷主等においては、陸運事業者の労働者の安全な荷

役作業のため、別紙 1-2「陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するための荷主等の実施事項」を実施すること。また、荷主関係団体においては、荷主等の実施事項について、会員に対して周知すること。

(3) 陸災防及び陸運業関係団体

陸災防は、次の事項を主体的に実施・推進すること。

ア　労働災害防止に関する中・長期的な事業計画の策定

イ　各種情報の分析・提供、調査研究活動の推進

ウ　安全衛生教育の充実、広報活動の推進

エ　事業者の労働災害防止対策の推進に対する必要な指導・援助

オ　安全衛生意識の高揚のための諸活動

カ　安全作業マニュアル等の作成・普及

キ　安全パトロールの実施

また、陸運業関係団体は、陸災防が行う上記の事項について連携を図るとともに、陸運事業者が行う安全衛生活動に対する必要な支援を行うこと。

3．労働基準行政の実施事項

2に掲げた事項について、陸運事業者が的確に労働災害防止対策を実施するよう必要な指導等を行うこと。また、荷主関係団体への必要な協力要請を行いつつ、荷主等が陸運事業者と連携協力して安全な作業環境整備に向けた事項を実施するよう指導を行うこと。さらに陸災防及び陸運業関係団体において、それぞれの役割に応じて適切な措置が実施されるよう必要な指導、要請等を行うこと。

別紙 1-1

陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するため事業者が講ずべき措置

陸上貨物運送事業（以下「陸運業」という。）における事業者（以下「陸運事業者」という。）は、荷役作業における労働災害防止を推進する主体として、責任を有するものであるが、大幅な労働災害減少を効果的に進めるため、荷主、配送先、元請事業者等（以下「荷主等」という。）に対して作業環境の整備に係る協力を要請するなど荷主等と緊密な連携協力を図りながら、「1．基本的事項」に定める事項について必要な措置を講じるとともに、それぞれの荷役作業の種類に応じて「2．荷役作業別の労働災害防止上の重点事項」により具体的な対策を進めることとする。

1．基本的事項

(1) 安全衛生管理体制の整備等

労働災害の防止は事業者の責務であり、経営トップが率先して事業場における安全衛生方針を表明した上で、効果のある安全衛生管理を行うため、各級管理者の役割、責任、権限を明確にした安全衛生管理体制を整備すること。その際、必要な管理者等の選任や安全衛生委員会など労働者の意見聴取の場の設定といった労働安全衛生法（以下「安衛法」という。）に規定された事項の履行はもとより、陸運業に特有の労働災害防止の観点から、次の事項に留意して行うこと。

ア　必要な管理者等の選任

総括安全衛生管理者、安全管理者、衛生管理者、安全衛生推進者（安衛法第 10、11、12、12 条の 2 関係）、交通労働災害防止担当管理者など安全衛生を管理する者を選任すること。

現場の作業の指揮等に必要な、はい作業主任者、車両系荷役運搬機械等作業指揮者、積卸し作業指揮者等を選任すること（労働安全衛生規則第 428、151 条の 4、420 条関係）。

イ　安全衛生管理規程の作成、整備

安全衛生管理体制、各管理者等の職務と権限、労働者の遵守事項等をわかりやすく文書化した「安全衛生管理規程」を作成、整備すること。

ウ　リスクアセスメントの実施体制の整備

荷役作業について、作業現場に応じて危険性又は有害性等の調査（以下「リスクアセスメント」という。）を実施する担当者を定めるなど実施体制を整備すること（安衛法第 28 条の 2 関係）。

エ　目標の設定及び計画の作成、実施、評価、改善等

トップが表明する安全衛生方針に基づき、安全衛生目標を設定の上、これを達成するため、リスクアセスメント実施結果に基づき、具体的なリスク低減措置等を含む年間安全衛生計画を作成すること。次いで、計画に従って安全衛生対策を実施した上で、その実施状況・効果等について、一定期間ごとに評価し、必要な改善を行うこと。

オ　労働者からの意見聴取

安全衛生委員会等労働者からの意見聴取の場を設ける（安衛法第 19 条関係）とともに、荷役作業時の労働災害防止及び交通労働災害防止に関する事項を必ず調査審議すること。

(2) 荷主等との連携協力による安全対策の推進

陸運事業者は、荷主等自社以外の場所（以下「荷主先等」という。）での労働災害や複数の事業者の労働者による混在作業における労働災害を防止するため、次の事項に留意して荷主等と連携協力して安全対策を進めること。

なお、元請事業者においては、下請事業者に対して連絡調整事項を伝達するとともに、下請事業者が行う安全衛生教育に対する資料の提供、講師の派遣等必要な支援を行うこと。

ア　荷主等に対して、運送契約時において、荷役作業の有無、運搬方法、作業の分担等の作業条件及び作業場所の環境、作業の留意点等の連絡調整に係る事項について別添 1 を参考に文書により適切な取決めを行い、その内容を作業者全員に伝達すること。

イ　荷主等に対して、運送の都度、事前に荷役作業の有無、運搬物の重量、荷役作業方法等荷役作業の内容を「安全作業連絡書（例）」（別添 2）を参考に確認すること。その上で、運転者等に対して、荷役作業の内容等を周知するとともに、必要な安全対策を指示すること。

ウ　荷役作業を行う可能性がある場合には、安全な作業方法の確立について、当該荷主と協議する場を設けるよう荷主に対して働きかけること。特に、死傷災害の多くを占める荷役作業における墜落・転落災害の防止については、高所での作業をできる限り避ける作業方法とするとともに、作業床、手すり、墜落防止柵の設置等の設

備面の対策を荷主等に対して協力を要請すること。

エ　荷主等との連携協力によりリスクアセスメントを実施し、墜落災害防止用の設備面での対策、適切な作業計画、作業手順書の作成等適切なリスク低減措置を講じること。

(3) 適切な作業計画及び作業手順書の作成による安全な荷役作業方法の確立

安全な荷役作業方法を確立するため、作業計画及び作業手順書を次の点に留意して作成すること。

なお、墜落等の危険のある作業においては、墜落時保護用の保護帽を必ず着用させること。

ア　荷役作業を行う場合には、作業場所の状況、フォークリフト等の荷役運搬機械の使用の有無及び使用する場合の種類と能力、荷の種類と形状、重量等に適応する作業計画を作成し、作業者に周知・徹底すること。なお、荷役運搬機械に係る作業計画を作成するに当たっては下記(4)のリスクアセスメントの結果を踏まえたものとすること。

イ　作業計画に基づき、荷役作業の安全の確保に十分配慮した作業手順書を作成し、関係作業者等に周知すること。

ウ　荷主先等での荷役作業における作業計画、作業手順書の作成に当たっては、荷主等との協議の場等を活用するなどにより荷主等と連携すること。

エ　労働者に荷役作業を行わせる場合、労働者の疲労に配慮して十分な休憩時間を確保すること。

なお、事前に予定していない荷役作業を行わせる場合は、必要な休憩時間の確保のため、走行計画を変更すること。

オ　荷役作業による労働者の身体負荷を減少させるため、台車、テールゲートリフター等適切な荷役用具・設備の車両への備付け又はフォークリフト等の荷役運搬機械の使用に努めること。

カ　貨物自動車に荷を積載して走行させる場合は、特に次の事項を徹底すること。

(ア)最大積載量を超えないこと。

(イ)偏荷重が生じないように積載すること。

(ウ)荷崩れ又は荷の落下を防止するため、荷にロープ又はシートをかける等の措置を講ずること。

(1)　機械設備に係る安全性の確保

ア　適正な方法による機械の使用及び検査等の適正な実施

車両系荷役運搬機械をはじめとする機械設備の使用に当たっては、製造者等から提供される使用上の情報(危険情報)を活用してリスクアセスメントを行い、その結果に基づき適切な危険防止対策を講ずること。また、車両系荷役運搬機械について、法令に定められた適正な方法による作業を行うとともに、定期自主検査、作業開始前点検、修理等を適正に実施すること。

イ　荷役作業の墜落防止等設備に係る安全性の確保

作業床、手すり、柵、防網等墜落・転落防止等の設備については、荷主等に協力を要請することにより、適正な構造要件を確保するとともに適宜点検、整備を励行することによりその安全の確保を徹底すること。

ウ　リース業者等の措置への対応

リース業者が貸与する機械設備については、その点検整備状況について確認すること。

(2)　安全衛生教育等の推進

ア　法定の資格等の取得

次の危険な業務等については、安衛法に基づく資格、技能講習の受講が必要であり、これらの資格等を計画的に取得させること。

(ア)最大荷重1トン以上のフォークリフトの運転業務

(イ)最大荷重1トン以上のショベルローダー運転業務

(ウ)最大荷重1トン以上のフォークローダー運転業務

(エ)高さ2メートル以上のはいのはい付け、はいくずし等の作業における作業主任者の職務

(オ)つり上げ荷重が5トン以上の移動式クレーン運転業務

(カ)つり上げ荷重１トン以上の移動式クレーンの玉掛け業務

(キ)つり上げ荷重が1トン以上５トン未満の移動式クレーン運転業務

イ　安全衛生教育

安全衛生教育の実施に当たっては、安衛法及び同法第 19 条の2第2項に基づく能力向上教育に関する指針、同法第 60 条の2第2項に基づく安全衛生教育に関する指針及び「安全衛生教育推進要綱」(平成3年1月 21 日付け基発第 39 号「安全衛生教育の推進について」により示されているもの。)に基づき、次に掲げる教育をはじめとして、それぞれの労働者の職務の内容に応じ、対象者、実施時期、教育内容等を適切に定めるとともに、労働者の職業生活を通じた中長期的な推進計画を整備すること。特に陸運業における労働災害の8割は貨物自動車運転者が被災していることから、貨物自動車運転者に対する雇入れ時等安全衛生教育の充実に留意すること。なお、これら教育を事業者のみで行うことが困難な場合は、安全衛生関係団体等が実施する安全衛生教育を計画的に受講させること。

(ア)雇入時等の安全衛生教育

(イ)フォークリフトの運転の特別教育(最大荷重1トン未満)

(ウ)小型移動式クレーンの運転の特別教育(つり上げ荷重1トン未満)

(エ)フォークリフト運転業務従事者教育

(オ)車両系荷役運搬機械等作業指揮者教育

(カ)積卸し作業指揮者教育

(キ)危険予知訓練(交通・荷役)

(ク)リスクアセスメント教育

(ケ)腰痛予防管理者教育

ウ　荷役作業現場の作業責任者に対する教育

荷役作業現場において作業指揮をする責任者に対しては、安全な荷役作業方法について、職長教育に準ずる安全衛生教育を実施すること。

(3)　腰痛予防対策

陸運業においては、荷役作業において重量物を取り扱う機会が多いこと、また、長時間の車両運転を行うことが多いことから、「職場における腰痛予防対策指針」(平成 6 年 9 月 6 日付け基発第 547 号)に基づき、重量物取扱い作業、長時間の車両運転等の作業の作業態様別の対策を講じるとともに、重量物取扱い作業等に常時従事する労働者に対し「腰痛予防のための労働衛生教育」を実施すること。

(4)　派遣労働者の安全衛生の確保

派遣労働者の安全衛生の確保については、「派遣労働者に係る労働条件及び安全衛生の確保について」(平成 21 年 3 月 31 日基発第 0331010 号)に基づき、派遣

先事業者として派遣労働者の危険又は健康障害を防止するための措置を現場の状況に即して適切に講ずるとともに、それぞれの責任区分に応じた安衛法上の措置を講じる必要性から、派遣元事業者との連絡調整を的確に実施すること。

2. 荷役作業別の労働災害防止上の重点事項

(1) 人力荷役作業の各作業(荷の積卸し作業、荷締め・シート掛け等作業)に共通の事項

貨物自動車からの荷の積卸し作業などの人力荷役作業においては、墜落・転落災害が最も多いことから、これによる労働者の危険を防止するため、次の事項を実施すること。

ア　平荷台の上での作業や荷の上の移動は可能な限り避け、地上での作業や移動とすること。

イ 荷台からの墜落防止のための作業床を設置すること。
平荷台上での作業を行わせる場合には、荷台の周囲に墜落防止柵、作業床等を設置すること。

ウ 床面と平荷台、床面と平荷台の周囲に設けた作業床との昇降については、安全に昇降できる設備を設置すること。

エ 箱型荷台上で作業を行わせる場合には、背を荷台外側に向けた姿勢で作業を行わせないこと。また、その姿勢で後ずさりさせないこと。

オ 上記イ及びウの措置について、作業が荷主先等で行われる場合には、荷主等に対して協力を要請するなど連携協力の上で講じること。

カ 墜落時保護用の保護帽を着用させること。

キ 雨天時に荷や荷台上で作業させる場合は、JIS 適合品で「E」マークが表示されている耐滑性のある靴を使用させること。

(2) 人力荷役作業の各作業(荷の積卸し作業、荷締め・シート掛け等作業)別に特有の事項

ア 荷の積卸し作業

(ア)荷主先等において荷主等の労働者と荷の積卸し作業を共同で実施する場合、あらかじめ、作業の役割分担を明確にした上で、作業間の連絡調整を十分に行うこと。

(イ)フォークリフト等による荷の積卸しの際に荷や荷台の上で作業を行う場合は、当該フォークリフトの作業範囲に立ち入らないとともに、フォークリフト等の運転者から見える立ち位置を確保すること。

(ウ)荷台のあおりを立てる場合には必ず荷台にロックをかけて固定すること。

イ 荷締め作業

(ア)作業時の貨物自動車の逸走を防止するため、車止め等の措置を講じること。

(イ)あおりの上に立つ場合には、あおりが荷台に固定されていることを確認すること(ウ)荷締め器具の機能について、作業前に点検を行うこと。

ウ シート掛け・シート外し作業

(ア)地上で行うこと。地上で行うことができない場合には荷台の周囲に作業床を設け、作業床上で行うこと。

(イ)シートが荷やあおりなどに引っ掛かった場合に、無理に引っ張らないようにすること。

(ウ) 作業者の服装等

フォークリフトの運転の際には、作業衣の袖等がレバーに引っかかり不意の動作による労働災害の発生を防止するため、袖口の締まった服を着用するとともに、運転席から身を乗り出す等の行動をしないこと。

(3) 取扱い運搬作業

荷の取扱い運搬作業においては、「無理な動作」による災害が最も多いことから、「職場における腰痛予防対策指針」における「重量物取扱い作業」の対策に基づき、自動化省力化、取扱重量、荷姿改善、作業姿勢・動作、取扱時間等に留意する他、特に次の点に着目して、作業負担を軽減すること。

ア 荷に正しく向き、膝を軽く曲げ、腰を落とし、背筋を伸ばしてしっかり持つこと。

イ 床上 50cm 以下又は胸より高い位置で取り扱わないこと。

ウ 荷物の重量が 55kg を超える荷は 2 人以上又は台車により取り扱うこと。

(4) フォークリフトによる荷役作業

フォークリフト作業においては、墜落・転落、はさまれ・巻き込まれ、激突、あるいは激突され災害と様々な型の労働災害が発生しており、また、運転者のみならず、周囲の荷役作業者にも被害が及ぶことから、次に掲げる管理面の対策及びフォークリフトを使用する際の対策を講じること。

ア 作業を行う前の管理面の対策

(ア) 作業計画の作成及び周知

当該作業に係る場所の広さ、地形、荷の種類等に適用する作業計画を定め、その作業計画により作業を行わせること(労働安全衛生規則第 151 条の 3 関係)。

(イ) 作業指揮者の選任

フォークリフトを用いて作業を行うときは、「車両系荷役運搬機械等作業指揮者」を定め、作業計画に基づき荷役作業の指揮を行わせること。なお、作業指揮者には、平成 4 年 12 月 11 日付け基発第 150 号「車両系荷役運搬機械等作業指揮者に対する教育について」に基づき、安全教育を実施すること(労働安全衛生規則第 151 条の 4 関係)。

(ウ)就業制限等

フォークリフトの能力に応じて、最大荷重1トン以上であれば、運転技能講習を修了した者でなければ運転はできないこと(1トン未満であっても、事業者は特別教育を運転者に実施しなければならない。)(労働安全衛生規則第 41 条及び第 36 条関係)。

(エ)点検・定期自主検査の実施

作業開始前点検、定期自主検査(月次、年次)、特定自主検査(年次)を実施すること(労働安全衛生規則第 151 条の 21～24 関係)。

イ 実際の作業を行う上で不安全状態及び不安全行動を防止する対策

(ア) 接触の防止

フォークリフトや荷と接触する危険のある箇所への立入禁止を徹底するため、運行経路と歩道の分離、立入禁止区域の設定、標識の設置などの措置を講ずること(労働安全衛生規則第 151 条の 7～9 関係)。

(イ) 用途外使用の禁止

フォークリフト等の車両系荷役運搬機械を荷のつり上げ、労働者の昇降等主たる用途以外の用途に使用してはならないこと(労働安全衛生規則第 151 条の 14 関係)。

（別添 1）　運送契約時に必要な連絡調整に係る事項（40 ページに掲載）

（別添 2）　安全作業連絡書(例)（41 ページに掲載）

別紙 1-2

陸上貨物運送事業の荷役作業における労働災害を防止するための荷主等の実施事項

1. 基本的考え方

陸上貨物運送事業(以下「陸運業」という。)における労働災害は、被災者の8割が貨物自動車運転者で、全体の7 割が荷役作業時に発生している。荷役作業時の災害では、墜落・転落災害が最も多く、そのうち、7割近くが荷主、配送先、元請事業者等(以下「荷主等」という。)の事業場で発生している。

こうした状況にあって、陸運業における荷役作業時の災害を大幅に減少させるためには、陸運業の事業者(以下「陸運事業者」という。)が講じる安全衛生対策のみでは十分とは言えず、荷主等が陸運事業者に対して安全な作業環境を設備面で協力することが効果的であり、大変重要である。

このため、荷主等が管理する事業場構内において、陸運事業者に荷役作業を行わせる場合には、次の2. に掲げる必要な対策を実施することにより陸運事業場の労働者の安全確保に協力すること。

2. 実施事項

(1) 労働災害防止のため陸運事業者と協議する場の設置

荷主等の管理する事業場における荷役作業に係る安全確保のための陸運事業者との協議の場を設置し、陸運事業者との間で荷役作業に係る連絡調整が十分に行える体制を整備すること。

(2) 荷役作業の有無、内容、役割分担等の陸運事業者への通知

荷主等の事業場における陸運事業者による荷役作業の有無、運搬物の重量、荷役作業の内容、役割分担等について、「安全作業連絡書」(別添)を活用するなどにより、事前に陸運事業者に通知すること。

また、通知する際には、当該陸運事業者から、作業者や運転者が必要な資格を有すること及び作業指揮者教育(車両系荷役運搬機械等作業指揮者教育、積卸し作業指揮者教育)が実施されていることを確認すること。

(3) 自社以外の者に荷役作業を行わせる場合の安全対策(作業手順及び安全設備)

ア 貨物自動車の荷台等高所での荷役作業を陸運事業者に行わせる場合には、陸運事業者と連携の上、リスクアセスメントとともに、その結果に基づき、適切なリスク低減対策(安全対策)を実施すること。

イ 貨物自動車の荷台で荷役作業を行わせる場合には、荷台の周囲に墜落防止柵、作業床等墜落転落防止のための設備を設置すること。その際、設備については、適正な構造要件を確保するとともに、点検、整備を実施すること。

ウ 安全な荷役作業を行うための作業手順の作成に協力するとともに、作業手順を遵守していることを作業の立会又は作業場所の巡視により確認すること。

エ 安全通路の確保、立入禁止箇所の標識の設置等荷役作業施設の安全化を図ること。

(4) 自社の労働者と自社以外の労働者が混在して作業する場合の安全対策

ア 上記(3)アからエまでの事項を実施すること。

イ 陸運事業者と協議の上、自社と陸運事業者が行う荷役作業の役割分担を明確に取り決めるとともに、あらかじめ、作業間の連絡調整が円滑になされるようにすること。

ウ 作業間の連絡調整は、施設内で計画されている陸運事業者の労働者が関わる全ての荷役作業について、その内容、作業場所とその範囲、作業時間等を記入した書面を作成し、これを各荷役作業の班長及び作業者等に交付する等により、安全な作業を確保すること。

エ 陸運事業者の労働者に対して、荷役作業の現場において、墜落時保護用の保護帽の着用や、フォークリフトの用途外使用の禁止など法令に違反しないよう、必要な指導を行うこと。また、当該作業に関し、法令に違反していると認めるときは、是正のため必要な指示を行うこと。

(5) 自社以外の者にフォークリフトを使用させる場合の事項等

ア 運転技能講習修了証を携帯していることを確認すること。

なお、最大荷重1トン未満のフォークリフトの場合は特別教育を受けていることを確認すること。

イ フォークリフトを貸与する場合、定期自主検査を実施し、安全性の確認がなされたものを貸与すること。

ウ 作業者が資格等を持っていない場合、必要な資格等を持っている自社の作業者に使用させること。

（別添）　安全作業連絡書(例)（前出 別添 2）

【参考資料 2】

関係法令（荷役作業関係）

1　安全衛生管理体制として選任等が必要な管理者等

製造業、陸運業に関し選任等が必要な主な有資格者等は表のとおりです。

名称	説明	法条文
総括安全衛生管理者	製造業では 300 人以上、運送業では 100 人以上の労働者を使用する事業場で選任が必要	法 10 条、令 2 条
安全管理者	製造業、運送業とも 50 人以上の事業場で選任が必要	法 11 条、令 3 条
衛生管理者	全ての業種で 50 人以上の事業場で選任が必要	法 12 条、令 4 条
安全衛生推進者	製造業、運送業とも 10 人以上 50 人未満の事業場で選任が必要	法 12 条の 2、則 12 条の 2
はい作業主任者	高さが 2m以上のはいのはい付け又ははいくずしの作業（荷役機械の運転者のみによって行われるものを除く）では選任が必要	法 14 条、令 6 条 12 号
酸素欠乏危険作業主任者	法令で定める酸素欠乏危険場所における作業では選任が必要	法14条、令 6 条 21 号
車両系荷役運搬機械等作業指揮者※	車両系荷役運搬機械等を用いて作業を行うときは作業指揮者を定めることが必要	法 20 条、則 151 条の 4
積卸し作業指揮者※	一の荷でその重量が 100 ｷﾛｸﾞﾗﾑ以上のものを貨物自動車に積む作業又は貨物自動車から卸す作業では作業指揮者を定めることが必要。 （積む作業には、ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。卸す作業には、ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）	法 20 条、則 151 条の 70
安全委員会	製造業、運送業では 50 人以上の労働者を使用する場合、委員会設置が必要	法 17 条、令 8 条

※ 名称は法令上のものではなく一般的なものです。

2　資格等を必要とする業務

（免　　許）

次の表の左欄に掲げる業務については、それぞれ表の右欄に掲げる免許を有する者でなければ就業することができません。

業務	免許の種類	法条文
(1)　つり上げ荷重が 5トン以上のクレーン（跨線テルハを除く）運転の業務	クレーン・デリック運転士免許又はクレーン・デリック運転士免許（クレーン限定）	法 61 条、令 20 条 6 号
(2)　つり上げ荷重が 1 トン以上の移動式クレーンの運転（道路上を走行させる運転を除く。）の業務	移動式クレーン運転士免許	法 61 条、令 20 条 7 号
(3)　つり上げ荷重が 5 トン以上のデリックの運転の業務	クレーン・デリック運転士免許	法 61 条、令 20 条 8 号

(4)　床上で運転し、かつ、当該運転をする者がクレーンの走行とともに移動する方式のクレーン（以下「床上運転式クレーン」という。）で、つり上げ荷重が 5 トン以上のものの運転の業務	クレーン・デリック運転士免許、クレーン・デリック運転士免許（クレーン限定）又はクレーン・デリック運転士免許（床上運転式クレーン限定）	法 61 条、令 20 条 6 号

（技能講習）
次の表の左欄に掲げる業務に応じて、それぞれ同表右欄に掲げる技能講習を修了した者でなければ就業することはできません。

業務	技能講習	法条文
(1)　最大荷重 1 トン以上のフォークリフトの運転（道路上を走行させる運転を除く。）の業務	フォークリフト運転技能講習	法 61 条、令 20 条 13 号
(2)　最大荷重 1 トン以上のショベルローダー又はフォークローダーの運転（道路上を走行させる運転を除く。）の業務	ショベルローダー等運転技能講習	法 61 条、令 20 条 13 号
(3)　最大荷重 1 トン以上の不整地運搬車の運転（道路上を走行させる運転を除く。）の業務	不整地運搬車運転技能講習	法 61 条、令 20 条 14 号
(4)　つり上げ荷重が 1 トン以上 5 トン未満の移動式クレーンの運転（道路上を走行させる運転を除く。）の業務	小型移動式クレーン運転技能講習	法 61 条、令 20 条 16 号
(5)　床上で運転し、かつ、当該運転をする者が荷の移動とともに移動する方式のクレーン（以下「床上操作式クレーン」という。）で、つり上げ荷重が 5 トン以上のものの運転の業務	床上操作式クレーン運転技能講習	法 61 条、令 20 条 6 号
(6)　つり上げ荷重が 1 トン以上のクレーン、移動式クレーン又はデリックの玉掛けの業務	玉掛け技能講習	法 61 条、令 20 条 16 号

（特別教育）
従業員を次の業務に就かせるときは、事業者は当該業務に係る特別教育を実施しなければなりません。

※ これは資格とは異なりますが、特別教育を受けていないとその業務に就くことができないことからここで記載をしたもの。

業務	法条文
(1)　最大荷重 1 トン未満のフォークリフトの運転（道路上を走行させる運転を除く）の業務	法 59 条、則 36 条 5 号
(2)　最大荷重 1 トン未満のショベルローダー又はフォークローダーの運転（道路上を走行させる運転を除く）の業務	法 59 条、則 36 条 5 号の 2
(3)　つり上げ荷重が 5 トン未満のクレーン運転の業務	法 59 条、則 36 条 15 号
(4)　つり上げ荷重が 5 トン未満のデリック運転の業務	法 59 条、則 36 条 17 号
(5)　つり上げ荷重が 1 トン未満の移動式クレーンの運転（道路上を走行させる運転を除く）の業務	法 59 条、則 36 条 16 号
(6)　つり上げ荷重が 5 トン以上の跨線テルハ運転の業務	法 59 条、則 36

	条 15 号
(7)　つり上げ荷重が 1 トン未満のクレーン、移動式クレーン又はデリックの玉掛け業務	法 59 条、則 36 条 19 号
(8)　酸素欠乏危険場所における作業に係る業務	法 59 条、則 36 条 26 号
(9)　自動車（二輪自動車を除く）用タイヤの組立てに係る業務のうち、空気圧縮機を用いてタイヤに空気を充てんする業務	法 59 条、則 36 条 33 号

3　リスクアセスメント

（事業者の行うべき調査等）

第 28 条の 2　事業者は，厚生労働省令で定めるところにより，建設物，設備，原材料，ガス，蒸気，粉じん等による，又は作業行動その他業務に起因する危険性又は有害性等を調査し，その結果に基づいて，この法律又はこれに基づく命令の規定による措置を講ずるほか，労働者の危険又は健康障害を防止するため必要な措置を講ずるように努めなければならない。ただし，当該調査のうち，化学物質，化学物質を含有する製剤その他の物で労働者の危険又は健康障害を生ずるおそれのあるものに係るもの以外のものについては，製造業その他厚生労働省令で定める業種に属する事業者に限る。

2　厚生労働大臣は，前条第 1 項及び第 3 項に定めるもののほか，前項の措置に関して，その適切かつ有効な実施を図るため必要な指針を公表するものとする。

【労働安全衛生規則】

（危険性又は有害性等の調査）

第 24 条の 11　法第 28 条の 2 第 1 項の危険性又は有害性等の調査は，次に掲げる時期に行うものとする。

一　建設物を設置し，移転し，変更し，又は解体するとき。

二　設備，原材料等を新規に採用し，又は変更するとき。

三　作業方法又は作業手順を新規に採用し，又は変更するとき。

四　前三号に掲げるもののほか，建設物，設備，原材料，ガス，蒸気，粉じん等による，又は作業行動その他業務に起因する危険性又は有害性等について変化が生じ，又は生ずるおそれがあるとき。

2　法第 28 条の 2 第 1 項ただし書の厚生労働省令で定める業種は，令第 2 条第一号に掲げる業種及び同条第二号に掲げる業種(製造業を除く。)とする。

（指針の公表）

第 24 条の 12　第 24 条の規定は，法第 28 条の 2 第 2 項の規定による指針の公表について準用する。

（注）則第 24 条の 11 の規定は、「リスクアセスメント」に関するものです。リスクアセスメント（化学物質関係を除く）を実施する必要のある業種は次の業種です。

①　製造業

②　林業，鉱業，建設業，運送業及び清掃業

③　電気業，ガス業，熱供給業，水道業，通信業，各種商品卸売業，家具・建具・じゆう器等卸売業，各種商品小売業，家具・建具・じゆう器小売業，燃料小売業，旅館業，ゴルフ場業，自動車整備業及び機械修理業

（注）指針　「危険性又は有害性等の調査等に関する指針」（平成 18 年 3 月 10 日 指針公示第 1 号）

4　トラックの荷台等からの墜落・転落災害の防止関係

(1)　車両系荷役運搬機械とは

【労働安全衛生規則】
（定義）
第 151 条の 2　この省令において車両系荷役運搬機械等とは，次の各号のいずれかに該当するものをいう。
一　フオークリフト
二　シヨベルローダー
三　フオークローダー
四　ストラドルキヤリヤー
五　不整地運搬車
六　構内運搬車（専ら荷を運搬する構造の自動車（長さが 4.7 メートル以下，幅が 1.7 メートル以下，高さが 2.0 メートル以下のものに限る。）のうち，最高速度が毎時 15 キロメートル以下のもの（前号に該当するものを除く。）をいう。）
七　貨物自動車（専ら荷を運搬する構造の自動車（前 2 号に該当するものを除く。）をいう。）

(2)　作業計画の作成

【労働安全衛生規則】
（作業計画）
第 151 条の 3　事業者は，車両系荷役運搬機械等を用いて作業（不整地運搬車又は貨物自動車を用いて行う道路上の走行の作業を除く。以下第 151 条の 7 までにおいて同じ。）を行うときは，あらかじめ，当該作業に係る場所の広さ及び地形，当該車両系荷役運搬機械等の種類及び能力，荷の種類及び形状等に適応する作業計画を定め，かつ，当該作業計画により作業を行わなければならない。
2　前項の作業計画は，当該車両系荷役運搬機械等の運行経路及び当該車両系荷役運搬機械等による作業の方法が示されているものでなければならない。
3　事業者は，第 1 項の作業計画を定めたときは，前項の規定により示される事項について関係労働者に周知させなければならない。

【解釈】　（昭 53.2.10 基発第 78 号）
1　第 1 項の「車両系荷役運搬機械等を用いて作業を行うとき」の「作業」には，フォークリフト等を用いる貨物の積卸しのほか，構内の走行も含むこと。
2　第 1 項の「荷の種類及び形状等」の「等」には，荷の重量，荷の有害性等が含まれること。
3　第 2 項の「作業の方法」には，作業に要する時間が含まれること。
4　第 3 項の「関係労働者に周知」は，口頭による周知で差し支えないが，内容が複雑な場合等で口頭による周知が困難なときは，文書の配布，掲示等によること。

(3)　作業指揮者の選任

【労働安全衛生規則】

（作業指揮者）

第 151 条の 4　事業者は，車両系荷役運搬機械等を用いて作業を行うときは，当該作業の指揮者を定め，その者に前条第 1 項の作業計画に基づき作業の指揮を行わせなければならない。

【解釈】　（昭 53.2.10 基発第 78 号）

作業指揮者は，単独作業を行う場合には，特に選任を要しないものであること。また，はい作業主任者等が選任されている場合でこれらの者が作業指揮を併せて行えるときは，本条の作業指揮者を兼ねても差し支えないものであること。　なお，事業者を異にする荷の受渡しが行われるとき又は事業者を異にする作業が輻輳するときの作業指揮は，各事業者ごとに作業指揮者が指名されることになるが，この場合は，各作業指揮者間において作業の調整を行わせること。

（積卸し作業指揮者）

第 151 条の 70　事業者は，一の荷でその重量が 100 キログラム以上のものを貨物自動車に積む作業（ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。）又は貨物自動車から卸す作業（ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）を行うときは，当該作業を指揮する者を定め，その者に次の事項を行わせなければならない。

一　作業手順及び作業手順ごとの作業の方法を決定し，作業を直接指揮すること。

二　器具及び工具を点検し，不良品を取り除くこと。

三　当該作業を行う箇所には，関係労働者以外の労働者を立ち入らせないこと。

四　ロープ解きの作業及びシート外しの作業を行うときは，荷台上の荷の落下の危険がないことを確認した後に当該作業の着手を指示すること。

五　第 151 条の 67 第 1 項の昇降するための設備及び保護帽の使用状況を監視すること。

【解釈】昭 53.2.10 基発第 78 号

第 1 号は，荷の積卸しについて作業を指揮する者が直接具体的な指揮を行なわなければならないことを定めたものであること。

本条の作業は，人力によるものが一般的であるが，フォークリフト等車両系荷役運搬機械等を用いて荷役を行うときは，第 151 条の 4 の作業指揮者が兼ねて差し支えないものであること。

（注）積卸し作業指揮者教育

一の荷でその重量が 100 キログラム以上のものの貨物自動車等への積卸し作業を直接指揮・監督する者（積卸し作業指揮者）であって，新たに選任される者及び選任されて間もない者には，一定の教育が必要です。この教育については，昭 60.3.13 基発第 133 号の厚生労働省通達により，具体的なカリキュラムが示されています。

(4)　トラックの荷台等からの墜落・転落災害の防止

（搭乗の制限）

第 151 条の 13　事業者は，車両系荷役運搬機械等（不整地運搬車及び貨物自動車を除く。）を用いて作業を行うときは，乗車席以外の箇所に労働者を乗せてはならない。ただし，墜落による労働者の危険を防止するための措置を講じたときは，この限りでない。

【解釈】　（昭 53.2.10 基発第 78 号）

1　本条は，フォークリフトに関する改正前の労働安全衛生規則（以下「旧安衛則」という。）第４４２条の規定と同様の趣旨から車両系荷役運搬機械等全般に関して設けられたものであること。

2　ただし書の「危険を防止するための措置」とは，ストラドルキャリヤー等の高所や走行中の車両系荷役運搬機械等から労働者が墜落することを防止するための覆い，囲い等を設けることをいうものであること。

（主たる用途以外の使用の制限）

第 151 条の 14　事業者は，車両系荷役運搬機械等を荷のつり上げ，労働者の昇降等当該車両系荷役運搬機械等の主たる用途以外の用途に使用してはならない。ただし，労働者に危険を及ぼすおそれのないときは，この限りでない。

【解釈】　（昭 53.2.10 基発第 78 号）

1　本条は，墜落のみでなく，はさまれ，まき込まれ等の危険も併せて防止する趣旨であること。

2　ただし書の「危険を及ぼすおそれのないとき」とは，フォークリフト等の転倒のおそれがない場合で，パレット等の周囲に十分な高さの手すり若しくはわく等を設け，かつ，パレット等をフォークに固定すること又は労働者に命綱を使用させること等の措置を講じたときをいうこと。

（昇降設備）

第 151 条の 67　事業者は，最大積載量が 5 トン以上の貨物自動車に荷を積む作業（ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。）又は最大積載量が 5 トン以上の貨物自動車から荷を卸す作業（ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）を行うときは，墜落による労働者の危険を防止するため，当該作業に従事する労働者が床面と荷台上の荷の上面との間を安全に昇降するための設備を設けなければならない。

2　前項の作業に従事する労働者は，床面と荷台上の荷の上面との間を昇降するときは，同項の昇降するための設備を使用しなければならない。

（積卸し）

第 151 条の 70　事業者は，一の荷でその重量が 100 キログラム以上のものを貨物自動車に積む作業（ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。）又は貨物自動車から卸す作業（ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）を行うときは，当該作業を指揮する者を定め，その者に次の事項を行わせなければならない。

一　作業手順及び作業手順ごとの作業の方法を決定し，作業を直接指揮すること。

二　器具及び工具を点検し，不良品を取り除くこと。

三　当該作業を行う箇所には，関係労働者以外の労働者を立ち入らせないこと。

四　ロープ解きの作業及びシート外しの作業を行うときは，荷台上の荷の落下の危険がないことを確認した後に当該作業の着手を指示すること。

五　第 151 条の 67 第 1 項の昇降するための設備及び保護帽の使用状況を監視すること。

【解釈】昭 53.2.10 基発台 78 号

第 1 号は，荷の積卸しについて作業を指揮する者が直接具体的な指揮を行なわなければならないことを定めたものであること。

本条の作業は，人力によるものが一般的であるが，フォークリフト等車両系荷役運搬機械等を用いて荷役を行うときは，第 151 条の 4 の作業指揮者が兼ねて差し支えないものであること。

（注）積卸し作業指揮者教育

一の荷でその重量が 100 キログラム以上のものの貨物自動車等への積卸し作業を直接指揮・監督する者（積卸し作業指揮者）であって，新たに選任される者及び選任されて間もない者には，一定の教育が必要です。この教育については，昭 60.3.13 基発第 133 号の厚生労働省通達により，具体的なカリキュラムが示されています。

（保護帽の着用）
第 151 条の 74　事業者は，最大積載量が 5 トン以上の貨物自動車に荷を積む作業（ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。）又は最大積載量が 5 トン以上の貨物自動車から荷を卸す作業（ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。）を行うときは，墜落による労働者の危険を防止するため，当該作業に従事する労働者に保護帽を着用させなければならない。
2　前項の作業に従事する労働者は，同項の保護帽を着用しなければならない。

（点検）
第 151 条の 75　事業者は、貨物自動車を用いて作業を行うときは、その日の作業を開始する前に、次の事項について点検を行わなければならない。
一　制動装置及び操縦装置の機能
二　荷役装置及び油圧装置の機能
三　車輪の異常の有無
四　前照燈、尾燈、方向指示器及び警音器の機能

5　作業間の連絡

【法】
（元方事業者の講ずべき措置等）
第 29 条　元方事業者は、関係請負人及び関係請負人の労働者が、当該仕事に関し、この法律又はこれに基づく命令の規定に違反しないよう必要な指導を行なわなければならない。
2　元方事業者は、関係請負人又は関係請負人の労働者が、当該仕事に関し、この法律又はこれに基づく命令の規定に違反していると認めるときは、是正のため必要な指示を行なわなければならない。
3　前項の指示を受けた関係請負人又はその労働者は、当該指示に従わなければならない。

第 29 条の 2　建設業に属する事業の元方事業者は、土砂等が崩壊するおそれのある場所、機械等が転倒するおそれのある場所その他の厚生労働省令で定める場所において関係請負人の労働者が当該事業の仕事の作業を行うときは、当該関係請負人が講ずべき当該場所に係る危険を防止するための措置が適正に講ぜられるように、技術上の指導その他の必要な措置を講じなければならない。

（特定元方事業者等の講ずべき措置）
第 30 条　特定元方事業者は、その労働者及び関係請負人の労働者の作業が同一の場所において行われることによつて生ずる労働災害を防止するため、次の事項に関する必要な措置を講じなければならない。
一　協議組織の設置及び運営を行うこと。
二　作業間の連絡及び調整を行うこと。
三　作業場所を巡視すること。
四　関係請負人が行う労働者の安全又は衛生のための教育に対する指導及び援助を行うこと。
五　仕事を行う場所が仕事ごとに異なることを常態とする業種で、厚生労働省令で定めるものに属する事業を行う特定元方事業者にあつては、仕事の工程に関する計画及び作業場所における機械、設備等の配置に関する計画を作成するとともに、当該機械、設備等を使用する作業に関し関係請負人がこの法律又はこれに基づく命令の規定に基づき講ずべき措置についての指導を行うこと。

六　前各号に掲げるもののほか、当該労働災害を防止するため必要な事項

2　特定事業の仕事の発注者（注文者のうち、その仕事を他の者から請け負わないで注文している者をいう。以下同じ。）で、特定元方事業者以外のものは、一の場所において行なわれる特定事業の仕事を2以上の請負人に請け負わせている場合において、当該場所において当該仕事に係る2以上の請負人の労働者が作業を行なうときは、厚生労働省令で定めるところにより、請負人で当該仕事を自ら行なう事業者であるもののうちから、前項に規定する措置を講ずべき者として1人を指名しなければならない。一の場所において行なわれる特定事業の仕事の全部を請け負つた者で、特定元方事業者以外のもののうち、当該仕事を2以上の請負人に請け負わせている者についても、同様とする。

3　前項の規定による指名がされないときは、同項の指名は、労働基準監督署長がする。

4　第2項又は前項の規定による指名がされたときは、当該指名された事業者は、当該場所において当該仕事の作業に従事するすべての労働者に関し、第 1 項に規定する措置を講じなければならない。この場合においては、当該指名された事業者及び当該指名された事業者以外の事業者については、第1項の規定は、適用しない。

第30条の2　製造業その他政令で定める業種に属する事業（特定事業を除く。）の元方事業者は、その労働者及び関係請負人の労働者の作業が同一の場所において行われることによつて生ずる労働災害を防止するため、作業間の連絡及び調整を行うことに関する措置その他必要な措置を講じなければならない。

2　前条第2項の規定は、前項に規定する事業の仕事の発注者について準用する。この場合において、同条第2項中「特定元方事業者」とあるのは「元方事業者」と、「特定事業の仕事を2以上」とあるのは「仕事を2以上」と、「前項」とあるのは「次条第1項」と、「特定事業の仕事の全部」とあるのは「仕事の全部」と読み替えるものとする。

（作業間の連絡及び調整）

第643条の2　（読み替え後）

元方事業者は，法第30条の2第1項の作業間の連絡及び調整については，随時，元方事業者と関係請負人との間及び関係請負人相互間における連絡及び調整を行なわなければならない。

【解釈】（平18.2.24基発第0224003号）

法第30条の2第1項の元方事業者は，随時，同項の元方事業者と関係請負人との間及び関係請負人相互間における連絡及び調整を行わなければならないものとするとともに，特定元方事業者の講ずべき措置に準じて，合図，標識，警報を統一し，関係請負人に周知させなければならないものとしたこと。（第643条の2から第643条の7まで）

【参考資料 3】

荷主等の実施事項についての実施状況（調査結果）

熊本労働局が平成 24 年 6 月 29 日に「荷役作業における労働災害防止のために荷主が実施すべき事項について」～県内主要企業に対する自主点検結果まとまる～　として、荷主に対し実施したアンケート調査（自主点検）の結果を発表しています。以下にその概要を紹介します。

※　熊本労働局の発表全文は、熊本労働局ホームページの「ニュース＆トピックス」のページからご覧になることができます。　http://kumamoto-roudoukyoku.jsite.mhlw.go.jp/news_topics.html

1　調査方法

熊本労働局が、熊本県内の労働者数 300 名以上（製造業及び商業については 200 名以上）の主要企業 167 社に対して「荷役作業における労働災害防止のために荷主が実施すべき事項」に関する自主点検を別紙の自主点検表により要請し実施した。

2　集計結果の概要

(1)　自社の構内で陸上貨物運送事業の運転手に荷役作業を行わせている荷主は約 7 割（136 社中 95 社）。

(2)　上記荷主の約 1 割（95 社中 10 社）で過去 3 年間に荷役作業中の労働災害が発生。

(3)　荷台等からの墜落災害を防止するための設備等を提供している荷主は約 3 割（95 社中 32 社）。

3　荷主の実施事項の項目別の実施状況

項目	実施状況
①労働災害防止のための荷主と陸運業者との協議の場の設置	46 社(母数 95 社、実施率 48.4%)
②安全作業連絡書による荷役作業の有無、内容等についての通知の実施	29 社(同、実施率 30.5%)
③荷役作業についての荷主によるリスクアセスメントの実施	43 社(同、実施率 45.3%)
④上記リスクアセスメントの結果に基づくリスク低減措置の実施	43 社(母数 43 社、実施率 100%)
⑤荷台からの墜落防止のための設備の設置	32 社(母数 95 社、実施率 33.7%)
⑥上記設備の強度の保持のための点検・整備の実施	27 社(母数 32 社、実施率 84.4%)
⑦陸運業者が実施する安全な荷役作業のための作業手順作成への協力	58 社(母数 95 社、実施率 61.1%)
⑧上記作業手順の遵守状況の確認	66 社(同、実施率 69.5%)
⑨安全通路の確保や立入禁止表示の徹底等の施設の安全化の実施	83 社(同、実施率 87.4%)
⑩荷役作業を共同で実施する際の明確な役割分担の取り決め等の連絡調整の実施	47 社(同、実施率 49.5%)
⑪荷役作業者に対する適正な保護具の着用状況の確認や荷役作業に使用するフォークリフトやクレーンの運転資格の確認及びこれらの荷役機械の適正な使用の確認	67 社(同、実施率 70.5%)
⑫陸運業の荷役作業者に使用させるフォークリフト等の自主点検の実施	65 社(同、実施率 68.4%)
⑬陸運業の荷役作業者がフォークリフト等の運転資格を持っていない場合の運転の代替	61 社(同、実施率 64.2%)

4　調査表（自主点検表）　※一部省略

荷役作業における労働災害防止のための荷主に係る自主点検表

点検実施日 平成 年 月 日

事業の種類	
事業場の名称	（ＴＥＬ －　　－　　）
事業場の所在地	
点検者 所属・氏 名	所属　　　　　　　氏名
点検者への連絡	（ＴＥＬ －　　－　　）

1　構内での荷役作業（荷物の積卸作業）の実態について

①事業場の敷地内でトラックを使用した荷役作業が行われることはありますか。　□はい　□いいえ
（「いいえ」の場合はここで自主点検は終了となりますので、ここまでの記入でＦＡＸをお願いします。）
②①で「はい」の場合、荷役作業の実施者はだれか。　□運送業者　□自社（荷主自身）□共同で実施
③①で「はい」の場合、荷役作業の頻度は。　（　）ヶ月・（　）週・（　）日にトラック（　　）台程度
④①で「はい」の場合、荷役作業にフォークリフトは使用しているか。　□はい　□いいえ
⑤④で「はい」の場合、フォークリフトの運転手は。　□運送業者　□自社（荷主自身）□両方
⑥②の「運送業者」で決まって出入りする業者は何社ほどありますか。　（　　　）社

2　荷役作業中の労働災害の発生について

①過去３年間の間に荷役作業中の災害は発生していますか。　□した　□していない
②①で「した」の場合、被災者の所属別の発生件数。　□運送業者（　）件　□自社（荷主自身）（　）件
③①で「した」の場合、どのような災害が発生したか。（書ききれない場合には、代表的なものをご記入ください。）
（具体的に：　　　　　　　　　　　　　　　　　）

3　荷役作業での安全確保のための荷主の実施事項について

①労働災害防止のための運送業者との協議の場を設置しているか。　□いる　□いない
②荷役作業の有無、内容等について、安全作業連絡書による運送業者への通知は行っているか。
□いる　□いない
③荷役作業についてのリスクアセスメントを実施しているか。　□いる　□いない
④上記リスクアセスメントの結果に基づきリスク低減措置を講じているか。　□いる　□いない
⑤荷役作業がトラックの荷台上で行われている場合において、荷台からの墜落を防止するための設備を設置しているか。　□いる　□いない
⑥上記設備の設置にあたって必要とされる強度の確保及び設置後の点検・整備を定期的に実施しているか。
□いる　□いない
⑦運送業者が実施する安全な荷役作業のための作業手順の作成に協力しているか。　□いる　□いない
⑧上記作業手順の遵守状況を荷主として作業現場の巡視等で確認しているか。　□いる　□いない
⑨安全通路の確保、立入禁止箇所の標識の設置等の施設の安全化を図っているか。　□いる　□いない
⑩自社と運送業者が共同で荷役作業を実施している場合に、明確な役割分担の取り決め及び円滑な作業間の連絡調整は実施しているか。　□いる　□いない
注）作業間の連絡調整は、運送業者の労働者が施設内で関わる全ての荷役作業について、その内容、作業場所とその範囲、作業時間等を記入した書面を作成し、これを各荷役作業の班長及び作業者等に交付する等により実施してください。
⑪荷役作業を行う運送業者の労働者に対して、墜落時保護用のヘルメットの着用や荷役作業に使用するフォークリフトやクレーンの運転資格の確認及び用途外使用の禁止等の指導を行っているか。
□いる　□いない
注）フォークリフトの運転資格の確認にあたっては、最大荷重１トン以上のフォークリフトについては運転技能講習の修了、１トン未満にあっては特別教育（技能講習の修了も可）を受けていることを確認してください。クレーンについては運転資格の他に玉掛の資格も確認してください。
⑫フォークリフトやクレーンを貸与する場合、定期自主検査（年次・月例）を適正に実施した安全な状態のものを貸与しているか。
□はい　□いいえ
⑬荷役作業においてフォークリフトやクレーンを使用する場合において、運送業者が無資格である場合には自社の有資格者が代わって運転等を実施するよう措置されているか。　□はい　□いいえ